



Sveriges lantbruksuniversitet  
Swedish University of Agricultural Sciences

Fakulteten för naturresurser och  
jordbruksvetenskap

# Lyftet

## - Från flygplats till stadsdelspark



Sofie Taylor  
Examensarbete • 30 hp  
Landskapsarkitektprogrammet, Ultuna  
Institutionen för stad och land  
Uppsala 2021



Sveriges lantbruksuniversitet, fakulteten för naturresurser och jordbruksvetenskap

Institutionen för stad och land, avdelningen för landskapsarkitektur, Uppsala

Examensarbete vid landskapsarkitektprogrammet, Ultuna

Kurs: EX0860, Självständigt arbete i landskapsarkitektur, A2E -

landskapsarkitektprogrammet – Uppsala, 30 hp

Kursansvarig institution: institutionen för stad och land

Nivå: Avancerad A2E

© 2021 Sofie Taylor

Titel på svenska: Lyftet - Från flygplats till stadsdelspark

Titel på engelska: Take off – Transforming an airport into a district park

Handledare: Hildegun Nilsson Varhelyi, SLU, institutionen för stad och land

Examinator: Carola Wingren, SLU, institutionen för stad och land

Biträdande examinator: Sofia Sandqvist, SLU, institutionen för stad och land

Omslagsbild: Illustration av den nya parken (Upphovsman Sofie Taylor)

Upphovsrätt: Samtliga bilder/foton/illustrationer/kartor i examensarbetet publiceras med tillstånd från upphovsrättsinnehavaren. Där inget annat anges är de författarens egna

Originalformat: A3 (Tävlingsplansch A1)

Nyckelord: Landskapsarkitektur, gestaltning, park, tävlingsförslag, tri-valent design, rekreation.

Elektronisk publicering: <https://stud.epsilon.slu.se>

## Publicering och arkivering

Godkända självständiga arbeten (examensarbeten) vid SLU publiceras elektroniskt. Som student äger du upphovsrätten till ditt arbete och behöver godkänna publiceringen. Om du kryssar i **JA**, så kommer fulltexten (pdf-filen) och metadata bli synliga och sökbara på internet. Om du kryssar i **NEJ**, kommer endast metadata och sammanfattning bli synliga och sökbara. Fulltexten kommer dock i samband med att dokumentet laddas upp arkiveras digitalt.

Om ni är fler än en person som skrivit arbetet så gäller krysset för alla författare, ni behöver alltså vara överens. Läs om SLU:s publiceringsavtal här: <https://www.slu.se/site/bibliotek/publicera-och-analysera/registrera-och-publicera/avtal-for-publicering/>.

☒ JA, jag/vi ger härmed min/vår tillåtelse till att föreliggande arbete publiceras enligt SLU:s avtal om överlåtelse av rätt att publicera verk.

☐ NEJ, jag/vi ger inte min/vår tillåtelse att publicera fulltexten av föreliggande arbete. Arbetet laddas dock upp för arkivering och metadata och sammanfattning blir synliga och sökbara.

*Inledningsvis vill jag tacka Hildegun Nilsson Varhelyi för ett fantastiskt handledarskap. Med ditt skarpa öga och förmåga att se möjligheter har du inspirerat mig och stärkt mitt examensarbete.*

*Tack!*



# Sammanfattning

Detta arbete visar hur en flygplats kan omgestaltas till en stadsdelspark med målet att ge platsen en identitet och där befintliga kvaliteter kombineras med sociala, ekologiska och estetiska värden. Gestaltningen genomförs inom ramen av den internationella idétävlingen Malmi flygplatspark, där avsikten är att komma med nya innovativa sätt att omgestalta den nedlagda flygplatsen till en stadsdelspark.

I takt med förändringar i olika näringar frigörs ny mark i staden och gör platsen disponibel för nya ändamål. När storskaliga platser omvandlas till nya stadsdelar är det viktigt att säkerhetsställa att det finns tillräckligt med plats och variation av grönområden och parker för att förbättra invånarnas hälsa och sociala interaktion samt stärka miljön och ekologiska samband.

Gestaltningsprocessen inbegriper ett antal metoder som legat till grund för detta arbete. Där presenteras Malmi-områdets platsspecifika förutsättningar och historia. Vidare analyserades två referensprojekt Fornebu Nansen Park och Tempelhof Freiheit, två forna flygplatser som omgestaltas till stadsdelsparker. Att använda referensprojekt gav en djupare förståelse för platsens kvaliteter och hur dessa kan utvecklas. En vetenskaplig förstudie genomfördes för att stärka designvalen i gestaltningen där teorier om platsidentitet, upplevelseaspekter i stadsrummet och tri-valent design studerades. Skissarbetet genomfördes för hand, i modell och digitalt under hela arbetets gång för att utveckla och landa i det slutgiltiga förslaget.

Gestaltningsförslaget Lyftet – en gemensam plats i den nya staden syftar på allas rätt till det offentliga rummet. I förslaget har en variation av upplevelser och platser skapats för att bjuda in alla människor att använda parken under årets alla säsonger. Gestaltningen ämnar till att förstärka platsens identitet genom att lyfta platsens historia och samtidigt tillföra något nytt. Arbetet i stort syftar till att bidra till nya idéer om hur storskaliga platser likt flygplatser kan omgestaltas och ge nytt liv i staden.

# Summary

The following summary consist of a brief background, and presents the aim, methods and results of the thesis followed by a discussion and suggestions for future studies.

## Background

Cities are growing and industries are changing resulting in the opportunity to use abandoned spaces for developing new city districts. One of these examples is City airports, abandoned because of the shifting of transportation due to environmental impact. One important part of developing a new district is to ensure that there is enough green space and a variation of spaces to improve social interaction and health for the citizens and strengthen ecological and environmental correlation.

This thesis is carried out within the framework of Malmi airport park international idea competition. The task is to design a new city district park from the old Malmi airport in Helsinki. The park is approximately 20 hectare and the aim of the competition was to give new ideas how to design the park considering social, environmental and economic aspects. The final proposal in this thesis was not submitted for evaluation in the competition.

## The Aim and Questions for the Thesis

The aim of the thesis is to give a design proposal for Malmi airport park to study how large-scale places can be redesigned and transformed into parks while the qualities of the place are preserved and strengthened. The design proposal's intention is to give a strong place identity and a variation of experiences where social, ecological and aesthetic values balance each other.

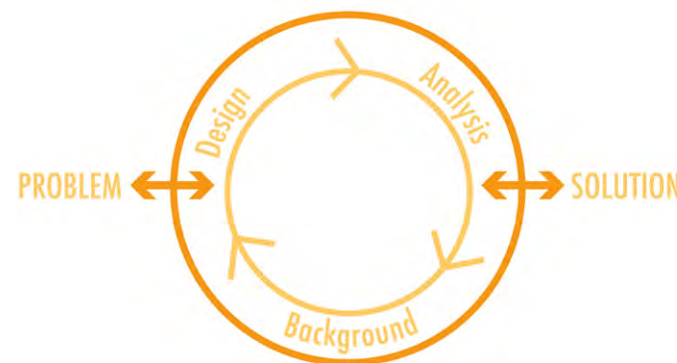
➔ How can existing values be combined with social, ecological and aesthetic values in the design?

➔ How to create a strong place identity for Malmi airport park?

## Methods

The design process was the main part of the thesis and consisted of several methods and analysis. A pre-study included reviewing literature regarding place identity, Tri-valent Design, planting design and design qualities. The study was conducted to create a deeper understanding of the requests stated in the competition. A study of reference projects consisted of analysing two projects; Fornebu Nansen Park in Oslo and Tempelhof Freiheit in Berlin. Both were former airfields. Fornebu Nansen Park was built 2008 and Tempelhof Freiheit is not yet built. The reference projects were analysed through questions based on the theory of Tri-valent design and social, aesthetical and ecological values.

The design process consisted of collecting background knowledge and history about the site, and the current state as well as the future development of the new city district. An analysis was made based on Lynch notation language which concluded in a program and main strategies for the design of the park. During the entire process sketches by hand, in model and by computer were used to develop ideas and to evaluate them in order to end up with the final design proposal.



*The design process where the problem is tested against the solution through the three activities background, analysis, design through an iterative process. Edited figure by the author after Lawson (2006).*

## A Brief Conclusion of the Outcome of the Pre-study

Place identity was understood as something created by a place context and the people that are using it. It means that a place identity can differ between people depending on their preferences.

Tri-valent Design is landscape architecture Ian Thompsons (1999) design theory based on the three categories of social, ascetical and ecological values. It is a tool used to design balanced and interesting places that benefits both people and the physical environment.

## The Reference Projects and how they Inspired



*Fornebu Nansen Park with its shifting water element extending throughout the park (Kvaal 2016. Permission: Bjørn Amund M. Enebo)*

Fornebu Nansen Park – The design emphasize how the historical landscape can be brought to light and be a part of the new context. The design is also inspired by the possibilites of utilizing storm water and the water becomes a dynamical feature through the whole park.



*The illustration captures the essences of the place, its contact with the sky and climatic conditions. (GROSS. MAX. 2011 Permission: Daniel Reiser)*

Tempelhof Freiheit – The design proposal emphasize the true quality of a former airfield, the vast open space and the constant contact with the climatic conditions and the sky. This is done through a sublime and poetic design such as the water mirror, bringing down the sky to the ground. The designers also dared to keep most of the place open, challenging the thought of programming every space.



## Conclusion from the Design Process

### Malmi airport Today

The competition area for the future urban park covers the former airport only partially, as the rest will become new housing. The size and area selected for the new urban park created some constraints to the new design. Only parts of the former runways are included, and the park have three arms stretching out from the centre. The area has some endangered species and protected habitats to take into consideration. Current residents wished for sport fields, tracks for jogging and cross-country skiing during winter and place for art and open space for leisure in the future park.

### Design Challenges and Strategies

The analysis of the future development plans showed that the tram would become a barrier in the park. It also addressed the importance of the park becoming a green corridor between existing green areas to improve the ecological values in the new city district. The park also needed well-defined and safe routes for bikes and walking with good connections to the bike and pedestrian network in the new city district. Furthermore, the competition brief stated that the characteristics of the place, such as its openness, was to be kept, and the sites history be incorporated into the design.

The main strategies were to increase and develop more nodes for social interaction. Secondly, to connect the surrounding green areas through planting more forest, shrubs and meadows to increase the endangered species and improve the possibility for species to move through the new district. Thirdly were to create a network of bike and pedestrian lanes through the park.

The sketch process was central for developing the design proposal. Initially I developed three main concepts, the Savanna, The loop and Take off, before evolving into the final concept; Take off. The sketches were made by hand and in models at first, in order to understand shapes and size for the park's footbridge and plant beds.

## The Design Results

The final proposal for the park was Take off – Common Ground in the New City. The vision with the park is to create a place for everyone with a variation of activities and experiences. The concept of the park is the idea of an airplane taking off, represented by the elevated linear park and footbridge and the water mirror symbolising the former runway. Architecturally the feature forms a central axis in the park and a new landmark for the area.

The design of the park consists of four different types of areas, The Field, The Forest, The entrance room and The Central axis.

There are three main entrances to the park, all designed as squares with plant beds with soft flowing organic shapes creating rooms within and in between the plant beds.

The open Field consists of a meadow that is cut to create open spaces for leisure and sport. The Forest is created by planting new trees to extend the existing forest in the east part of the park. It forms a contrast to the open field and gives more intimate places. The forest opens up to glades to let the light in and create spaces for barbeques and picnics.

The central axis with its water mirror stretches through the central part of the park and forms a feature reflecting the sky and the sun. It creates a place for strolling along and resting while enjoying the sun or the shade from trees. The linear elevated park and footbridge gives the visitor a vantage point to overlook the entire park. Underneath the footbridge there is a skate park, swing sets attached to the bridge and place to sit-down and relax.

The park is designed for a variation of experiences and activities all year round. The plants and trees shift in colours and bloom. During winter grass and conifers gives the park character. During spring, summer and autumn visitors can relax, exercise sports and enjoy festivals and events outdoor. During winter visitors can ski, barbeque and enjoy winter markets inside and outside the Hangar.

## Discussion

Airfields are distinguished by their flat and open space and the lack of vertical elements. Buildings are located in the periphery of the space and it almost becomes an empty canvas. Urban parks are often created on land not suitable for new buildings, but when converting airfields into urban parks it opens up for new possibilities. The intention with the design proposal Take off was to introduce new ideas of how airfields can be transformed. By designing a new landmark, it added a vertical element into the space and created vistas through the park resembling the views from an airplane.

Through the process, it has become clear how important it is for a landscape architect to visit a place to understand it and that only map material, images and references are not always adequate. By studying similar places, it gave an understanding of which aspects and qualities to take advantage of and consider in the design proposal. The reference projects have played a key role in the design process. Fornebu Nansen Park gave ideas for adding water to the park to create a new element and to take care of stormwater. The inspiration from Fornebu Nansen Park in combination with the competition program's specifications for preserving the runway as an important element in an innovative way resulted in creating the water mirror through the park. The second reference project,

Tempelhofer Freiheit, provided an understanding of the grandeur of airports, its open character with its contact with the sky and the climate. This led to the idea of creating a place and a landmark where the park could be experienced from above as in an airplane. Both reference projects have preserved elements that reinforced the site's history in the design, which inspired the use of the Malmi area's history to incorporate it into the design.

A pre-study was carried out as a part of the design process. It provided knowledge about place identity and the challenges to create one for Malmi airport park. Place identity is created by its context and people's image and memories of it. Malmi airport had neither context nor public access. The solution became incorporating the place history into the design to create a bridge between the people and place identity.

Tri-valent design was used as background theory but also as an analysis method to understand how a place is shaped from a social, ecological and aesthetic value. The method was well suited for analysis of the reference projects and also to evaluate the design proposal Take off. But as a method of guidance through the design process, it was not fully adequate. Thompson's studies show that projects where the site's spaciousness, visual character, history and structure have been used provide a more harmonious design. In the case of airfields, several of these aspects are not particularly obvious. Due to the airfields' lack of vertical elements, very little creates space. It would have been easier to follow design principles with clearer guidelines on how site-adapted landscape architecture can be achieved.

During the design process there were several revelations regarding the scope and methods of the project. One revelation was regarding the use of Lynch notation language and concepts to understand the plans for the new district and the conditions for the district park. It became clear that the method can be successfully applied to existing sites through site visits and observations. The analysis method is less suitable when the place cannot be visited and when the place lacks context.

Choosing an international idea competition primarily targeting well established Architecture office offices had its challenges both regarding the size of it but also the insight how important it is to work in a team and be able to discuss the design. The design proposal became more conceptual than the initial idea. But to make the park easier to understand and shape, it was divided into four main areas. To anchor the design and visualize the place better, sections were drawn at important meetings between spaces in the park. It gave the insight of how important sections are throughout the design to arrive at a good design. The design process was about zooming in and out and identifying principles to work according to.

# INNEHÅLL

## INTRODUKTION

BAKGRUND.....	10
SYFTE OCH MÅL.....	11
FRÅGESTÄLLNINGAR.....	11
AVGRÄNSNINGAR.....	11

## METOD

GESTALTNINGSPROCESSEN.....	13
FÖRSTUDIE.....	13
ANALYS.....	14
SKISSARBETET.....	14

## FÖRSTUDIE

PLATSIDENTITET.....	16
UPPLEVELSEASPEKTER I STADSRUMMET.....	16
TRI-VALENT DESIGN.....	17
STUDIE AV REFERENSPROJEKT.....	18

## PROJEKTET

PLATSENS FÖRUTSÄTTNINGAR.....	23
ANALYS.....	26
HUVUDSTRATEGI FÖR UTVECKLINGEN AV PARKEN.....	27
PROGRAM.....	28
SKISSPROCESSEN.....	29

## GESTALTNINGSFÖRSLAGET

KONCEPT.....	34
LYFTET - EN GEMENSAM PLATS I DEN NYA STADEN.....	35
ANALYS AV MALMI FLYGPLATSPARK.....	47

## DISKUSSION

RESULTATDISKUSSION.....	49
METODDISKUSSION.....	49
AVSLUTNING OCH VIDARE REFLEKTION.....	50

## REFERENSER

BILDREFERENSER.....	52
---------------------	----



# INTRODUKTION



# Bakgrund

Förändringar inom olika näringar frigör ny mark i staden och gör den disponibel för nya ändamål. Citynära flygplatser är ett exempel. När resandet övergår till tåg blir dessa platser tillgängliga och kan omformas till något nytt. Att gestalta dessa områden för rekreation och skapa grönområden i urbana miljöer är av stor vikt för människorna som bor i dess närhet, särskilt vid förtätning.

I Europa finns det omkring 2000 flygplatser varav 750 av dem är antingen övergivna, inte i bruk eller underutnyttjade (Favargiotti 2018). Dessa flygplatser utgör oftast ett problem för städerna med avseende på föroreningar och avfall. Även kostnaderna att optimera och förbättra flygplatsen överstiger intäkterna att ha kvar dem. Vidare lägger Favargiotti (2018) fram att en ökad population och en växande efterfrågan på nya bostäder har bidragit till att dessa flygplatser omvandlats till att bli en del av staden. Vanligen omvandlas flygplatserna till nya stadsdelar eller urbana parker (Favargiotti 2018). För landskapsarkitekten har det öppnat upp nya möjligheter att få omgestalta nya territorium (Favargiotti 2018).

Flygplatser skiljer sig från platser där urbana parker vanligen anläggs. Oftast anläggs urbana parker på platser med en topografi som inte lämpar sig för byggnader eller platser där topografin tillför något till platsen (Dümpelmann 2014). Flygplatser karakteriseras av den nästintill obefintliga topografin, avsaknaden av vertikala element och där byggnaderna är begränsade till utkanten av de öppna fälten (Dümpelmann 2014).

För att visa hur storskaliga platser, likt flygplatser, kan omvandlas till parker har jag valt att göra en gestaltning inom ramen för den internationella idétävlingen Malmi flygplatspark. Tävlingen kretsar kring det tidigare Malmi flygplatsområdet och organiseras av Helsingfors stad.

## Tävlingen

Gestaltningen utförs inom ramen av följande tävlingsprogram.

Kriterier för tävlingen är att:

- ge parken en identitet som kan stärka hela stadsdelens identitet.
- utveckla dagvattenlösningar.
- ekologiska värden stärks och kopplas ihop med kringliggande grönområden samt att befintliga arter gynnas.
- en social plats som lockar hela Helsingfors skapas.

Tävlingen är tänkt att generera nya innovativa, inspirerande, ekonomiska och tekniska lösningar för designen av stadsdelsparken.

Följande delar ska finnas med i tävlingsförslaget:

- Illustrationsplan i skala 1:2000
- Utsnitt av terminalbyggnadens utemiljö i skala 1:250 - 1:1000
- Utsnitt av valfritt område i skala 1:250 - 1:1000
- Minst två valfria illustrationer i gatunivå
- Presentera visionen av parken i exempelvis bilder eller grafer
- Förklarande text om konceptet och gestaltningen av parken
- Kort introduktion av tävlingsbidraget

## Historisk bakgrund

Under tidigt 1930-tal inleddes en diskussion om att anlägga en flygplats på land, dåvarande flygbas med sjöflyg hade blivit för kostsam (Helsingfors stad 2020). År 1932 tillsattes en kommitté av den finska regeringen för att hitta ett område att anlägga den nya flygplatsen (Helsingfors stad 2020). Det fanns flera krav på platsen: att flera landningsbanor skulle kunna anläggas för att klara olika vindriktningar, bra förbindelse till och från Helsingfors och att flygplatsen skulle vara öppen året om (Helsingfors stad 2020). Valet föll på ett 55 ha stort område i Tattarisuo. Flygplatsen började byggas 1935 och stod klar i december 1936 (Helsingfors stad 2020). Utvecklingen av flygtrafiken och sommarolympiad i Helsingfors 1940, medförde att flygplatsen redan 1938 var undermålig (Helsingfors stad 2020). För att lösa detta byggdes fler landningsbanor och 1939 asfalterades de tidigare grusade banorna. Terminalbyggnaderna byggdes mellan år 1937 och 1938. Flygplatsen var planerad att användas för passagerarflyg men kom, i och med andra världskriget, att domineras av militärflyg fram till 1946 (Helsingfors stad 2020).

Inför planeringen av de Olympiska spelen 1952 utvärderades flygplatsens kapacitet och det fastslog att den behövde byggas ut för att fungera ordentligt (Helsingfors stad 2020). Det visade sig bli för kostsamt och istället byggdes en helt ny flygplats i Vantaa. Den nya flygplatsen fick namnet Helsinki flygplats och den gamla fick namnet Malmi flygplats, och började användas enbart för inrikesflyg (Helsingfors stad 2020).

Idag är centrala Malmi området en viktig nod i de nordliga förorterna till Helsingfors med en variation av kommersiell och offentlig service (Helsingfors stad 2020). Det bor cirka 12 000 invånare i centrala Malmi och cirka 2 500 invånare i omkringliggande områden. Det finns goda förbindelser till och från området med tåg och pendeltåg, vilket skapar goda förutsättningar för invånarna att enkelt ta sig till platsen (Helsingfors stad 2020).



Flygfoto över området 1932. Det streckade området är den planerade stadsdelen och den svarta beldragna linjen markerar tävlingsområdet. © Helsingfors Stad. Medgivande: Mike Tomassen



Tävlingsområdet placering i Helsingfors stad. © Helsingfors Stad. Medgivande: Mike Tomassen



## Planerna för platsen idag

Området kring tävlingsområdet planeras att omvandlas till ett nytt bostadsområde med en ungefärlig area på 300 ha som ska husera 25 000 nya invånare (Helsingfors stad 2020). Ambitionen för området är att det ska bilda en tät och hållbar stadsdel till Helsingfors, och tävlingsområdet ska utgöra ett rekreationsområde med ekologiska förbindelser till andra nära grönområden. Tävlingsområdets utbredning är på cirka 20 ha (200 000 m<sup>2</sup>) och pekas ut i Helsingfors stads översiktsplan från 2016. I översiktsplanen finns planer på att området ska bilda en central stadsdelspark där människor med olika kulturell bakgrund kan mötas och samlas, och att parken ska förstärka hela stadsdelens identitet (Helsingfors stad 2020).

Befolkningstillväxt, användning av parken, trygghet och rörelsestråk i parken är andra aspekter som pekas ut som viktiga i översiktsplanen. Den nya stadsdelen är också en del av Helsingfors blåa nätverk där hänsyn till de ekologiska sambanden mellan hav, floder, vattendrag och diken ska beaktas (Helsingfors stad 2020). I översiktsplanen (2016) finns en huvudplan över stadsdelsstrukturen och grönområden kring tävlingsområdet. Hela området kommer byggas i etapper. I dagsläget finns totalt tre aktuella detaljplaner, en över Nallenrinne och en över Lentoasemankorttelit utöver den nuvarande detaljplanen nr 5343 för området giltig sedan 1964. I Nallenrinne planeras det att byggas bostäder för ungefär 2800 invånare och plats för lokal service (Helsingfors stad 2020). I detaljplanen för Lentoasemankorttelit ingår stora delar av Malmi flygplats vilket sätter en del regler och riktlinjer för tävlingsområdet. Lentoasemankorttelit planeras bli ett bostadsområde för ungefär 2200 invånare bestående av flervåningshus och mindre trähus (Helsingfors stad 2020).

Terminalbyggnaden, hangaren och trägaraget intill specificeras som skyddade byggnader inom området och fältet norr om dem är specificerat som ett område för evenemang och sport (Helsingfors stad 2020). Detaljplanen pekar även ut en brandstation söder om terminalbyggnaden och skola samt förskola till öst om hangaren och en gångbro över Tattariharjuntie-gatan (Helsingfors stad 2020).



*Flygfoto över platsen idag med hangaren och terminalen i bakgrunden och landningsbanorna i förgrunden (Helsingfors Stad 2020. Medgivande: Mike Tomassen)*



*Flygfotot visar att endast en del av den gamla flygplatsen planeras bli den nya stadsdelsparken. © Helsingfors Stad. Medgivande: Mike Tomassen*

## Syfte

Syfte med uppsatsen är att genom gestaltning av Malmi-flygplatsområde undersöka hur storskaliga platser kan omgestaltas till parker. Medan platsens kvaliteter bevaras och förstärks. Förslaget avser ge platsen en tydlig identitet och en variation i upplevelse där sociala, ekologiska och estetiska värden samspelar.

## Frågeställningar

➔ Hur kan befintliga värden kombineras med sociala, ekologiska och estetiska värden i gestaltningen?

➔ Hur skapas en tydlig identitet för Malmi flygplatspark?

## Avgränsningar

För att genomföra detta arbete kommer följande avgränsningar behövas göras, både tematiskt och geografiskt. Arbetet tar vidare ingen hänsyn till de tekniska aspekterna specificerade i tävlingsprogrammet.

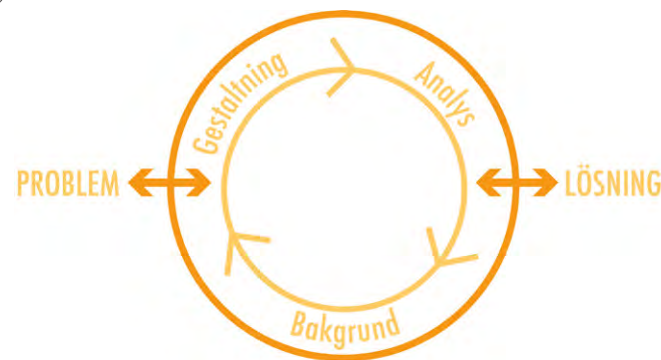
Tematiskt är arbetet avgränsat till gestaltning och mer specifikt urbana miljöer. Geografiskt är det avgränsat genom arbetsområdet utpekade i tävlingsprogrammet, en del av Malmi flygplats. De tekniska aspekterna rörande gasledningar och VVS specificerat i tävlingsprogrammet kommer inte att behandlas i gestaltningen och rapporten. På grund av den rådande situationen med pandemin kommer jag inte ha möjlighet att besöka referensprojekten eller tävlingsområdet utan dessa kommer studeras och analyseras genom kartmaterial.

# METOD



# Gestaltningsprocessen

Gestaltningsprocessen som innefattar flertalet metoder har varit det huvudsakliga momentet i detta arbete. Processen kan utifrån upplevas som linjär där problemets bakgrund leder vidare till analys och förslag på lösning och vidare till det slutgiltiga gestaltungsförslaget. Men det är en förenkling av gestaltningsprocessen menar Bryan Lawson (2006). Han har genom empiriska studier och intervjuer definierat designprocessen som en iterativ process där lösningen och problemen framträder tillsammans (Lawson 2006). Processen kan ses som en förhandling mellan problemet och lösningen som på så sätt avspeglar varandra (Lawson 2006). Vidare räknar Lawson (2006) upp tre delar i designprocessen analys, gestaltning och bakgrund som en del av processen men menar att dessa inte har en ordning, specifikt flöde, början eller slut.



*Schematisk figur över designprocessen där problemet testas mot lösningen genom de tre aktiviteterna bakgrund, analys, gestaltning genom en iterativ process. Bearbetad figur av författaren efter Lawson (2006).*

Gestaltningsprocessen i det här arbetet avspeglar Lawsons (2006) definition om att alla delar påverkar varandra och att det är en iterativ process. Arbetet inleddes med en förstudie av platsen för förståelse av tävlingen, platsen och problemrymden. Det ledde till insikten att liknande referensprojekt och vetenskapliga teorier behövde studeras för att öka förståelsen för platsen och dess möjligheter. En situationsplan sammanställdes för att öka förståelsen för befintliga förutsättningar. För att vidare analysera platsens struktur och sammanhang användes Lynchs (1960) Analys Image of the Citys notationsspråk och begrepp.

Utöver det utfördes även en skuggstudie för att få en förståelse av byggnadernas skuggverkan på platsen. Platsens analys baserades även på det framtida planer för platsen med avseende på ny bebyggelse, vägdragning, spårtrafik och den planerade gångbron/ekodukten som kopplar ihop Kivikon med parkens östra del.

Nästa steg blev att ta fram en programplan för att visualisera hur platsen kunde disponeras och vilka egenskaper som skulle förstärkas för att svara på min frågeställning. Under hela gestaltningsprocessen har skissarbetet utförts både med penna, i modell och dator för att pröva olika lösningar och alternativ som sedan antingen valts bort eller utvecklats för att landa i det slutgiltiga förslaget.

## Förstudie

### Platsen

För att få en förståelse av platsens historia och dagens förutsättningar inför gestaltningen gjordes en översiktlig sammanställning av Malmi flygplats med fakta från tävlingsprogrammet baserat på Helsingfors stads dokument. Tävlingsprogrammet specificerade att förslaget skulle ha en stark identitet, vara en social mötesplats, stärka befintliga ekologiska värden och vara estetisk tilltalande.

### Platsidentitet

För att besvara tävlingens kravspecifikation om att ge parken en stark identitet studerades följande litteratur om platsidentitet; Place identity, participation and planning (Hague & Jenkins 2005), artikeln Introduction: Identity, Place, Landscape and Heritage (Tilley 2006) och Public places - urban spaces: the dimensions of urban design (Carmona, Tiesdell, Heath & Oc 2010).

### Upplevelseaspekter i stadsrummet

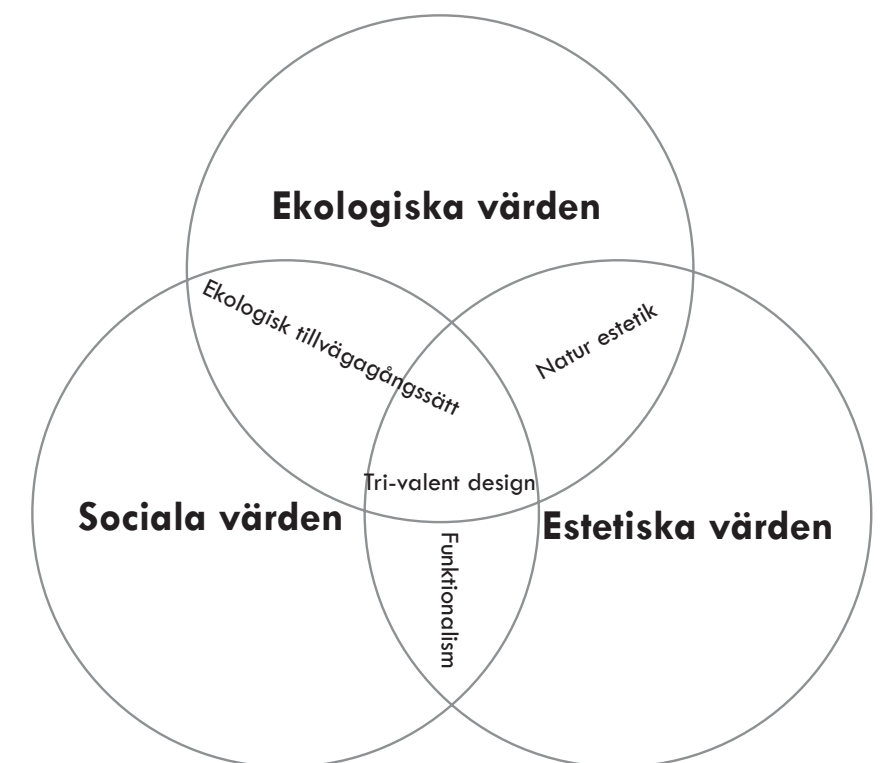
För att göra vetenskapligt baserade designval i gestaltningen har litteratur som Cities For People (Gehl 2010) och The Planting Design Handbook (Robinson 2016) studerats för att få en djupare förståelse för upplevelsen av stadsrummet och utemiljön. Litteraturen har medfört en större medvetenhet gällande rumslighet, rörelse, riktning, dynamik och användning av det offentliga rummet.

### Tri-valent design

Vidare studerades teorin tri-valent design för att förstå hur sociala, ekologiska och estetiska värden samspelar inom landskapsarkitektur. Landskapsarkitekten Ian Thompsons bok Ecology, Community and Delight Sources of values in landscape architecture (Thompson 1999) användes som grund. Förstudien gav huvudargument och vägledning inför gestaltningsprocessen.

## Studie av referensprojekt

I referensstudien studerades andra platser med liknande förhållanden. Gemensamt för platserna är att de alla varit tidigare flygplatser som omgestaltats till parker och att de kommer anläggas över tid innan de står klara. Jag valde att begränsa mig till två referensprojekt Fornebu Nansen Park i Oslo och Tempelhof Freiheit i Berlin. Syftet med studien var att få en inblick i projektens utmaningar, lösningar och bärande idé för att få inspiration till min egen gestaltning. För att kunna analysera projekten samlades fakta in med hjälp av sökverktyget Google.se samt arkitekturwebbsidan archdaily.com.



*Thompson designteori (1999) om alla tre aspekter uppfylls och balanseras finns möjligheten att skapa en plats som ger mening och berikar människor som vistas där. Bearbetad figur av författaren efter Thompson (1999).*

För att kunna analysera referensprojekten och även utvärdera mitt eget förslag utgick jag från Thompsons (1999) teori om tri-valent design. Jag fokuserade på tre aspekter inom varje värde och förtydligade dessa genom att formulera en fråga.

#### **SOCIALT**

- För vem är platsen gestaltad och vilka funktioner finns det? (Thompson 1999, s. 99)
- Bygger gestaltningen på platsens historia och finns det aktiviteter som engagerar besökaren? (Thompson 1999, s. 182)
- Medför gestaltningen att platsen upplevs som säker och trygg? (Thompson 1999, s. 104)

#### **EKOLOGISKT**

- Hur bidrar gestaltningen till att gynna och stärka ekosystem kopplade till platsen? (Thompson 1999, s. 154)
- Hur är platsens fysiska förutsättningar inkorporerad i gestaltningen? (Thompson 1999, s. 137)
- Hur bidrar gestaltningen med att öka förståelse och medvetenheten kring platsens ekologi? (Thompson 1999, s. 158)

#### **ESTETISKT**

- Hur medför gestaltningen att det unika med platsen framhävs genom exempelvis former och rumslighet? (Thompson 1999, s. 183)
- Har platsen fått ett specifikt formspråk, som exempelvis symmetriskt, geometriskt eller organiskt? (Thompson 1999, s. 34)
- Hur upplevs platsen? Är den sammanhängande, läsbar, komplex och finns det någon mystik? (Thompson 1999, s. 28 - 29)

## **Analys inspirerad av Lynch notationsspråk och begrepp**

Platsanalysmetoden av Lynch (1960) handlar om stadens uppbyggnad och hur människor rör sig i stadsrummet. I boken Image of the city (1960) lägger Lynch fram att invånarna orienterar sig genom stadens element och att dessa element kan delas in i olika kategorier: vägar, gränser, distrikt, knutpunkter och landmärken (Lynch 1960). Jag har kompletterat med två begrepp; siktlinjer och barriärer, eftersom jag ansåg dem viktiga för att kunna analysera platsen.

#### **VÄGAR (PATHS)**

Element som människor ofta, tillfälligt eller möjligtvis rör sig längst med. Det kan vara gator, promenadstråk, längs kanaler och bilvägar.

#### **GRÄNSER (EDGES)**

Linjära element som inte uppfattas eller används som vägar. De kan vara kustlinjer, gränsen till husfasader eller tågräls.

#### **DISTRIKT (DISTRICT)**

Sektioner av staden med varierande storlek. Sektionerna uppfattas av människor som sammanhållande genom en eller flera gemensamma karaktärer och att brukaren kan finna sig inom ett område.

#### **KNUTPUNKTER (NODES)**

Punkter där transportmedel sammanfaller, vägar korsar varandra eller platser som skiftar mellan olika strukturer. Det kan vara busshållplats, vägkorsning och torgytor.

#### **LANDMÄRKEN (LANDMARKS)**

Landmärken utgör punkt-referens, människor kan med hjälp av dessa lokalisera sig i staden. Det är element i staden som upplevs utifrån.

#### **BARRIÄRER**

Element som blir ett hinder vid rörelse genom ett område. Som exempelvis vatten, bilvägar, tågräls, stängsel och planteringar.

#### **SIKTLINJER**

Långa sträckor med fri sikt till en punkt eller plats.

## **Skugganalys**

Den nya bebyggelsen runt parken kommer ha flertalet höga byggnader med höjd runt 37 meter. Genom programmet Sketchup har bebyggelsens skuggverkan på parken kunnat studeras. Geo-location ställdes in på UTC +02.00. Tidpunkten valdes till vårdagjämningen den 20 mars 2020 klockan 15.00. Det illustreras med en bild av sketchup modellen.

## **Skissprocessen som arbetsmetod**

Skissarbetet har varit den primära arbetsmetoden och där idéer studerats och omarbetats eller förkastats. Inledningsvis skissade jag på underlag i skala 1:4000 för att göra arbetet mer översiktligt med disponering av platsen och för att arbeta fram ett koncept. När jag landade i konceptet började jag skissa i mindre skala 1:300 och delade också in platsen i delområden eftersom tävlingsområdets storlek är på cirka 20 hektar.

I och med parkens omfattning och de olika mötena med omkringliggande byggnader gjorde jag principskisser med sektioner i programmet AutoCAD. Jag prövade att dra sektioner vid viktiga möten och övergångar mellan olika delar i parken för att studera min gestaltning och förstå vilka delar som fungerar och vad som inte fungerar. Jag valde även att skissa på en väghierarki där mötet mellan väg och omgivning landade i tre väg principer. Det underlättade att förhålla sig till parkens storlek.

Utöver att skissa på papper har jag även arbetat med pappersmodell. Ett sådant exempel är gångbron i parken där jag skissade både för hand och i pappersmodell för att slutligen landa i en gångbro.

# FÖRSTUDIE



# Platsidentitet

En plats är både en objektiv fysisk plats och en subjektiv bild av platsen Tilley (2006). Den uppfattningen delas av Hague & Jenkins (2005). De menar att en plats är mer än ett geografiskt område. En plats innefattar både fysiska objektiva aspekter som siktlinjer och visuella element men även människans tolkning och upplevelser av platsen (Hague & Jenkins 2005). Identitet skapas av berättelser och tolkning och det är identitet som förvandlar ett rum till en plats enligt Hague & Jenkins (2005). Platsidentitet handlar om att förstå att en plats är en plats. Vår uppfattning av platsen färgas av andras uppfattningar, och av vårt eget filter och är beroende av ålder, kön, kulturella bakgrund samt socioekonomiska status (Hague & Jenkins 2005).

En annan aspekt som påverkar en platsidentitet är dess sammanhang. Platser influeras av sitt lokala sammanhang och utgör även en beståndsdel i en större kontext (Carmona, Tiesdell, Heath & Oc 2010). Hur mycket en plats influerats av sin omgivning kan påverka hur varsam gestaltningen av en sådan plats bör vara för att förstärka platsens identitet (Carmona, Tiesdell, Heath & Oc 2010).

Platsidentiteten är inte enbart fysiska, visuella eller taktila aspekter och auditiva upplevelser, utan består av en nedärvd uppfattning av en plats som vi bär med oss. Det är platsens sammanhang och människorna som brukar den som ger en plats sin identitet.

# Upplevelseaspekter i stadsrummet

## Stadsrum för människor

För att förstå vilka upplevelseaspekter som kan vara värdefulla vid omgestaltningen studerades landskapsarkitekten Jan Gehls teorier om människors användning av stadsrummet. Gehl (2010) har genom sina empiriska studier systematiskt sammanställt 12 kvalitetsprinciper för att skapa en välfungerande stadsmiljö för människor. Dessa 12 principer kan delas in i tre huvudgrupper skydd, bekvämlighet och välbehag, direkt översatt från Protection, Comfort and Delight (Gehl 2010). Gehl (2010) poängterar att om huvudgruppen trygghet inte uppfylls kan övriga kvaliteter vara meningslösa att uppfylla. När skydd säkerhetsställts är nästa steg att stadsrummet innefattar bekvämligheter och bjuder in människor att använda det. Stadsrummet ska möjliggöra för aktivitet som gå, stå, sitta, se, prata, höra och självupplevelse. Klimatet, årstidsvariation och ljusets skifte under dygnet är naturliga delar som måste beaktas i gestaltningen av ett välfungerande stadsrum (Gehl 2010). Välbehag är den tredje huvudgruppen och handlar om att stadsrummet ska vara i mänsklig skala, möjliggöra användandet av klimatets positiva aspekter och positiva sensoriska upplevelser (Gehl 2010).

SKYDD	<div>SKYDD MOT TRAFIK OCH OLYCKOR - UPPLEVD TRYGGHET</div> <div>+ Skydd för fotgängare</div> <div>+ Minska olyckrisken</div>	<div>SKYDD MOT BROTT OCH VÅLD - UPPLEVD SÄKERHET</div> <div>+ Levande stadsrum</div> <div>+ Ögon på platsen</div> <div>+ Funktioner dygnet runt</div> <div>+ God belysning</div>	<div>SKYDD MOT YTTRE FAKTORER</div> <div>+ Vind</div> <div>+ Regn/snö</div> <div>+ Värme/kyla</div> <div>+ Färoreningar</div> <div>+ Buller</div>
KOMFORT	<div>MÖJLIGHET ATT RÖRA SIG</div> <div>+ Utrymme att gå</div> <div>+ Inga hinder</div> <div>+ Jämna ytor</div> <div>+ Tillgänglighet för alla</div> <div>+ Intressanta fasader</div>	<div>MÖJLIGHET TILL VISTELSE</div> <div>+ Attraktiva kanter och zoner för vistelse</div> <div>+ Stöd för att stå</div>	<div>MÖJLIGHET ATT SITTA</div> <div>+ Zoner med sittplatser</div> <div>+ Optimala utblickar, solen och mänsklig närvaro</div> <div>+ Bänkar för vila</div>
	<div>MÖJLIGHET ATT SE</div> <div>+ Resonabelt avstånd för blickfång</div> <div>+ Fria siktlinjer</div> <div>+ Intressanta vyer</div> <div>+ God belysning vid mörker</div>	<div>MÖJLIGHET ATT PRATA OCH LYSSNA</div> <div>+ Låga ljudnivåer</div> <div>+ Utemöbler som bidrar till "talkscapes"</div>	<div>MÖJLIGHET ATT LEKA OCH TRÄNA</div> <div>+ Platser som bjuder in till sport, lek, rörelse och kreativitet</div> <div>+ Under hela året och dygnet</div>
VÄLBEHAG	<div>SKALA</div> <div>+ Anpassa byggnader och platser efter den mänskliga skalan.</div>	<div>MÖJLIGHET ATT NYTTJA KLIMATET</div> <div>+ Sol och skugga</div> <div>+ Värme och kyla</div> <div>+ vindbris</div>	<div>POSITIVA SENSORISKA VÄRDEN</div> <div>+ Genomarbetad design och detaljer</div> <div>+ Högkvalitet på material</div> <div>+ Givande utblickar</div> <div>+ Träd, växter och vatten</div>

Jan Gehls (2010) 12 kvalitetsprinciper för att skapa en välfungerande stadsmiljö.  
Figur framtagen av författaren inspirerad av Gehl (2010).

## Rumsliga upplevelser

Landskapsarkitekten Nick Robinson (2016) betonar vikten av växtmaterialets användning i gestaltningen för att skapa olika upplevelser. Genom växtmaterialets komponering kan en variation av rumslighet skapas och hur det upplevs. Växtmaterialet kan också inverka på hur människor rör sig genom rummet. Likt byggnader består utemiljön av väggar, golv och tak och beroende på hur de komponeras skapas en atmosfär. Graden av omslutning, rummets dynamik och fokuspunkter identifierar Robinson (2016) som tre faktorer som påverkar atmosfären.

Graden av omslutning kan påverka om platsen upplevs introvert eller extrovert (Robinson 2016). En plats som är helt omsluten kan beroende på rummets storlek upplevas antingen intim eller klaustrofobisk (Robinson 2016). Vidare menar Robinson (2016) att antalet väggar har olika effekt på rumsbildningen. Tre väggar ger en känsla av skydd och en riktad utblick men upplevs oftast som privat (Robinson 2016). Medan två väggar skapar ett rum som upplevs mer offentlig och extrovert men fortfarande med möjlighet att rikta utblicken bortom rummet (Robinson 2016). När det endast finns en vägg upplevs oftast inte besökaren platsen som ett rum utan väggen blir istället till en fokuspunkt (Robinson 2016). Väggarnas genomsläpplighet och vertikala proportioner menar Robinson (2016) också påverkar hur rummet upplevs där han gör skillnad mellan visuell och fysiks avgränsning. Ett rum kan ha fyra väggar men upplevas som exponerat beroende på väggarnas höjd och genomsläpplighet (Robinson 2016). Ett rum med väggar av träd ger utblickar mellan stammarna och upplevs på så vis inte lika instängt som ett rum med väggar av täta höga häckar menar Robinson (2016). På samma vis menar Robinson (2016) att låga väggar kan medföra att brukaren förlorar känslan av riktning och skydd.

Markens höjdskillnad inverkar även på rumsligheten och kan bidra till att platsen upplevs mer skyddad och att platsen upplevs som omsluten (Robinson 2016). Rummets dynamik och riktning påverkas av formen, proportionerna, fokus och lutningar (Robinson 2016). Är rummets horisontella proportioner fyrkantigt eller cirkulärt menar Robinson (2016) att platsen upplevs statisk och en plats att stanna upp på. Medan rum som är längre än breda medför en känsla av rörelse (Robinson 2016).

Riktningen i rummet styrs även av fokuspunkter (Robinson 2016). Fokuspunkter kan vara allt från byggnader, skulpturer till träd eller dylikt enligt Robinson (2016) som menar att fokuspunkter skapar ett visuellt fokus genom att sticka ut från sin omgivning och har

en egen karaktär. Fokuspunkter kan inverka på rummet och göra platsen mer formell, statisk eller dynamisk genom placeringen av den (Robinson 2016). Vidare menar Robinson (2016) att en centrerad fokuspunkt i ett statiskt rum medför att platsen upplevs i balans och mer formell än om den placeras asymmetriskt (Robinson 2016). Den asymmetriska placeringen bidrar istället till en riktning och dynamik i rummet (Robinson 2016). Fokuspunkter kan placeras inom rummet eller bortom det (Robinson 2016). Ett landmärke kan bli en fokuspunkt bortom rummet och bidra till platsens identitet och skapa en känsla av riktning genom siktlinjen mellan platsen och fokuspunkten (Robinson 2016).

## Tri-valent design

Landskapsarkitekten Ian Thompson (1999) har studerat landskapsarkitekturens inneboende värden och kategoriserat dem i tre grupper: estetiska, sociala och ekologiska värden. Han har testat sin teori genom fallstudier av projekt och intervjuer med praktiserande landskapsarkitekter. Forskningen styrker teorin, men visar också att det finns en skillnad mellan landskapsarkitekters tillvägagångssätt och vilka aspekter de premierar framför andra. Vissa ser endast till det estetiska medan andra fokuserar på de ekologiska värdena (Thompson 1999).

Forskningen visar även att det finns begränsningar inom teorin och det bör finnas i åtanke när verktyget appliceras för att studera olika projekt eller tillvägagångssätt. Det kan exempelvis vara problematiskt att jämföra vitt skilda projekt med varandra (Thompson 1999). Det kan också vara problematiskt att påstå att ett projekt som fokuserar på de estetiska eller på att sömlöst passa in i landskapet skulle vara sämre landskapsarkitektur än den som fokuserar på alla tre värdena.

I flertalet fall visar Thompsons (1999) studier att projekt där platsens egenart, dess rumslighet, visuella karaktär, historia och struktur har använts i gestaltningen leder till en mer harmonisk design. Vidare visar de att ekologiska värden bör stärkas och människors förståelse för de naturliga processerna bör förstärkas genom gestaltningen (Thompson 1999). Till exempel genom att synliggöra dagvatten i öppna rännalar eller fåror på ytan och i större dammar eller konstruerade våtmarker. Men även genom att koppla ihop grönområden med varandra.

Thompsons (1999) studier synliggör sociala värden som kan gynna gestaltningen och främja människors koppling till och användande av en plats. Om människor får möjlighet att påverka gestaltningsprocessen i ett tidigt skede med medborgardialog och designen bygger på platsens historia, kan invånarna läsa platsen och känna igen den som sin egen (Thompson 1999). Andra viktiga sociala aspekter för gestaltningen är platsens upplevda säkerhet och trygghet, hur engagerande platsen är och att den bjuder in människor med olika kulturell bakgrund (Thompson 1999).

Thompson (1999) landar i den tredelade designteorin tri-valent design. Ett verktyg för att gestalta balanserade och intressanta platser som gagnar både människor och den fysiska miljön (Thompson 1999). Om alla tre värden uppfylls och balanseras finns möjligheten att skapa en plats som nyttjas, ger mening och berikar människor som vistas där.





Fornebu och Oslos internationella flygplats mellan åren 1960 - 1998. Flygplatsens struktur liknar Malmi flygplats. (Bjørbekk & Lindheim 2018. Medgivande: Bjørn Amund M. Enebo)



Vattenelementet sträcker sig genom hela parken och skiftar i rörelse på ett effektivt och dynamiskt sätt. Gångvägen övergår till block i vattnet för att förstärka riktningen på den forna landningsbanan. (Kraal 2016. Medgivande: Bjørn Amund M. Enebo)



Granitblock möjliggör passage och nära kontakt till vattnet. På vintern blir de ett grafiskt inslag i landskapet. (Overland 2009. Medgivande: Bjørn Amund M. Enebo)

## Studie av referensprojekt

### Fornebu Nansen Park

**Arkitekter:** Bjørbekk & Lindheim landskapsarkitekter

**Area:** 200 000 m<sup>2</sup> (20 hektar)

**År:** 2008

Så här beskrev arkitekterna Fornebu Nansen Park i Archdaily (2009): Fornebu var ursprungligen en halvö med ett odlingslandskap med en variation i höjd och upplevelse med många kvaliteter. Men att landskapet mellan 1940 – 1960-talet jämnades med marken för att skapa Oslos internationella flygplats och den förblev en flygplats till 1998 (ArchDaily 2009). Ett decennium senare beslutades att platsen skulle bli en ny stadsdel med 6000 bostäder, med ett avstånd på cirka 10 kilometer från centrala Oslo. I stadsdelen skulle en ny park anläggas som skulle bidra till identitet till den nya stadsdelen och till nytta för alla (ArchDaily 2009). Arkitekttävlingen för gestaltning av parken vann landskapsarkitekterna Bjørbekk & Lindheim 2004 (ArchDaily 2009).

Den nya parken kom att bli Nansen Park och öppnades 2008 och med en storlek på cirka 200 000 m<sup>2</sup> (ArchDaily 2009). Gestaltningen bygger på möten mellan de linjära och organiska formerna inspirerade av platsen historia (ArchDaily 2009).

### Det övergripande konceptet för parken

Vidare beskrev arkitekterna i Archdaily (2009) att parkens gestaltning skulle skapa en dynamik mellan flygplatsen linjära former och de nya organiska formerna inspirerade av det ursprungliga landskapet. Parkens gestaltning syftar till att skapa en multifunktionell mötesplats där platsen öppna landskap möter bergen i fjärran och skapar en kontakt med himlen och ger ett lugn och rymd till platsen (ArchDaily 2009).

Huvudelementet i parken är vattenkanalen. Den är utformad att dels ta hand om dagvatten och dels för att vara ett estetiskt inslag som varierar i uttryck genom parken (ArchDaily 2009). Vattenkanalen skiftar i uttryck från stillastående vatten, till flödande och fallande vatten och kan korsas genom broar och steg av granitblock (ArchDaily 2009). Planteringsytorna med en

mer organiskform är utformade för att leda dagvatten till kanalen (ArchDaily 2009). Utöver vattenelementet har parkens forna flygtorn och terminal samt landningsbana fått nytt liv genom ett torg runt terminalen och landningsbanan använts som inspiration till The Strip en lång sträcka bestående av material inspirerade av platsens olika historiska lager (ArchDaily 2009). Parken har även fått en utomhusscen med sittgradänger i granit där invånarna kan hålla uppvisningar och utomhusevent som fått namnet Festplassen (ArchDaily 2009).





Festplassen ligger centralt och utgör en mötesplats och utescen. Vattnet blir en backdrop till utescenen och sittgradängerna i granit är vänd mot solen. (Bjørbekk & Lindheim. 2010. Medgivande: Bjørn Amund M. Enebo)

## Analys av Fornebu Nansen Park

### Socialt

Platsen har flertalet sociala funktioner som lek, motion och kultur med möjlighet till uppvisningar på Festplassen. Parken riktar sig till olika åldrar och kulturella bakgrunder. Närheten till vatten är även en kvalité som uppskattas av många. Det dynamiska vattnelementet engagerar besökarna och ger olika upplevelser beroende på var i parken man befinner sig.

Gestaltningen bevarar och förstärker viktiga historiska element på platsen som exempelvis flygtornet, som får ett torg och en mötesplats för att förstärka det. Gestaltningen i sin helhet återspeglar även det böljande landskapet som fanns innan flygplatsen anlades. Landningsbanorna som i sig kan vara en kvalité med sin långa sträckning och bredd kan användas till sporter som kitesurfing och drakflygning, har inte nyttjats i förslaget. Gestaltningen av platsen gör att parken upplevs som säker och trygg då överblickbarhet är god och inga partier med tät vegetation. Parkens utformning med olika aktiviteter som lek och motion medför en variation i ålder samt tid på dygnet parken används vilket är positivt för den upplevda tryggheten.



Den nära kontakten till vattnet blir ett lekfullt element genom hela parken. Utformningen stärker de sociala och ekologiska värdena i parken. (Bjørbekk & Lindheim 2009. Medgivande: Bjørn Amund M. Enebo)

### Ekologiskt

Parken ligger centralt i den nya stadsdelen med åtta gröna kilar som sträcker sig ut genom stadsdelen. Det kan gynna den biologiska mångfalden och skapa gröna korridorer till kringliggande grönområden. Det framgår inte vilken typ av växtmaterial som används i parken, befintlig natur hade främjats av användningen av inhemska arter. Parkens vattnelement bygger på LOD, att ta hand om dagvattnet från kringliggande kvarter genom att leda dagvattnet i rännilar ovan mark, vilket kan öka förståelsen för platsens ekologi. Det stärker den biologiska mångfalden för vattenlevande djur och växter samt att vattnet och det öppna landskapet är positivt för fågelliv.



Parkens ytor har en variation i höjd och bredd vilket passar väl in i det omgivande landskapet. (Bjørbekk & Lindheim 2010. Medgivande: Bjørn Amund M. Enebo)

### Estetiskt

Gestaltningen tar hänsyn till befintliga element som platsens öppenhet och siktlinjer som finns på platsen. Den förstärker även platsens tidigare historia genom att återskapa det böljande landskapet. Formspråket är organiskt med en variation i både skala på rumslighet, från den öppna Festplassen till de intimare gräsyrtorna, och i höjddled med kullar och lägre vattnelement. Platsen har ett sammanhängande formspråk där besökaren får en varierande upplevelse av vattnets olika flöden genom parken. Den organiska formen och höjdskillnaderna skapar olika utblickar och låter besökaren upptäcka nya saker längs stråken.

### Hur referensprojektet inspirerat mig

Arkitekterna har i sitt formspråk lyft fram platsens historiska landskap vilket jag tycker stärker och samspelar med dess nya sammanhang. Jag inspireras även av hur de tagit hand om dagvattnet, och hur det blivit en fokuspunkt genom hela parken. Genom dess variation skapas olika uttryck och rytm genom parken vilket ger en ytterligare dimension.





*Illustrationsplan över Tempelhofer Freiheit. Här binds de forna start- och landningsbanorna ihop med resten av parken genom ovaler. (GROSS. MAX. 2011. Medgivande: Daniel Reiser)*

## Studie av referensprojekt

### Tempelhofer Freiheit

**Arkitekter: GROSS. MAX. landscape architects & Sutherland Hussey Architects**

**Area: 4 000 000 m<sup>2</sup> (400 hektar)**

**År: vann tävlingen år 2011 (Parken står inte färdig)**

Tempelhofer Feld är ett område mellan förorterna Nord-Neukölln, Kreuzberg och Tempelhof-Schöneberg i Berlin (Senate Department for Urban Development and Environment 2012). Flygplatsen lades ner 2008 och området öppnades för allmänheten 2010 (Senate Department for Urban Development and Environment 2012). En tävling utlystes för att ta fram en översiktsplan för platsen och ett förslag på en ny park. Tävlingsprogrammet togs fram med stöd av medborgardialoger med boende kring området, för att forma ett förslag som speglade vad invånarna efterfrågade (Senate Department for Urban Development and Environment 2012). Gross Max i samarbete med Sutherland Hussey Architects vann tävlingen 2011 (Senate Department for Urban Development and Environment 2012).



*Illustrationen visar himlens närvaro och hur vattenspegeln får himlen att landa på platsen. Känslan som förmedlas är frihet och kontakt med naturens krafter. (GROSS. MAX. 2011. Medgivande: Daniel Reiser)*

## Det övergripande konceptet för parken

Så här beskrev arkitekterna sitt koncept för parken: GROSS MAX slogs av platsens storslagna öppna ytor och himlens ständiga närvaro (Senate Department for Urban Development and Environment 2012). De ville jobba med himlen och vädret på platsen. Rent formmässigt är parken uppbyggd av de två bevarade landningsbanorna som omsluts av en oval och i den en cirkel. Ovalen binder ihop taxibanorna, banor för markkörning mellan start- och landningsbanor, med nya gångbanor för att utgöra stråken i parken (Senate Department for Urban Development and Environment 2012). Cirkeln blir en vattenspegel som tar ner himlen på marken och på vintern blir det till en stor isbana (Senate Department for Urban Development and Environment 2012).

Arkitekternas förslag var att omgestalta de gamla byggnaderna efter flygplatsen till paviljonger (Senate Department for Urban Development and Environment 2012). De lät även gångvägarna utgå från paviljongerna för att knyta ihop området. Mötena mellan gångstråken gestaltades till aktivitetsytor för odling, hundrastgård, lekplatser med mera (Senate Department for Urban Development and Environment 2012). Platsen fick förbli öppen med sina stora fält med ängsmark och långa siktlinjer. I parkens periferi där det redan fanns befintliga träd planterades ytterligare träd för att skapa

ett skogsparti (Senate Department for Urban Development and Environment 2012). Kanten mot bostadskvarteren blev till semi-offentliga småskaliga rum för exempelvis lek och grillning (Senate Department for Urban Development and Environment 2012).

Förslaget tog även fasta på att Berlin har många stadsrum med monumentala kvaliteter och arkitekterna ville även ge denna park ett monumentalt inslag (Senate Department for Urban Development and Environment 2012). Parkens monument fick formen av ett berg som reser sig flera meter över marken och sträcker sig upp mot himlen. Berget är en hyllning till Alexander von Humboldt, den förste att studera växters geografiska utbredning med avseende på altitud (Senate Department for Urban Development and Environment 2012).



*Vattenspeglarna blir till isbana och ger liv vintertid på platsen. (GROSS. MAX. 2011. Medgivande: Daniel Reiser)*

## Analys av Tempelhofer Freiheit

### Socialt

Gestaltningen av platsen öppnar upp för flertalet aktiviteter, allt från lek och sport till att lugnt kunna promenera eller sitta och ha picknick på de stora fälten. Parken har bevarade historiska element som landningsbanorna och dess öppna karaktär förstärks och bevaras genom gestaltningen. Parken har aktiviteter året runt, som isbana på vintern och möjlighet till festivaler på sommaren. Parkens öppenhet gör att besökaren har bra överblick i parken, dock finns det en risk med parkens storlek att det inte kommer vara tillräckligt med människor i rörelse under dygnets mörka timmar. Under gestaltungsprocessen hade arkitekterna flertalet medborgardialoger för att förankra gestaltningen hos invånarna och skapa något som fungerade väl med deras önskemål.



*Parkens öppna karaktär bjuder in till umgänge och sport. Här syns mötet mellan den bevarade landningsbanan och den nya ängsmarken som ger liv till insekter och fåglar. (GROSS. MAX. 2011. Medgivande: Daniel Reiser)*

### Ekologiskt

Gestaltningen stärker de ekologiska sambanden genom att plantera in fler pionjärträd i parkens periferi där befintliga träd finns. De stora fälten ska bestå av blommande ängsmark vilket gynnar pollinerande insekter som fjärilar och bin. Att synliggöra den biologiska mångfalden kan stärka besökarens förståelse för ekologiska samband.

Platsens fysiska förutsättningar med dess öppna form utnyttjas i gestaltningen. Att fälten förblir öppna är en kvalitet men omfattningen kan ifrågasättas. Det finns en risk att platsen blir väldigt torr och varm utan lövskugga, vilket kan leda till att besökare inte kan vistas där under dagens varmaste timmar på sommaren.



*I bakgrunden skymtas monumentet som ett nytt landmärke som både kan fascinera besökaren och underlättar orientering på platsen. Landningsbanan breder ut sig i landskapet och bjuder in till fart och liv. (GROSS. MAX. 2011. Medgivande: Daniel Reiser)*

### Estetiskt

Det unika med platsen, den stärkta kontakten med himlen, har arkitekterna väl fångat i sitt förslag. Gestaltningen medför att platsen känns sammanhängande, ger bra överblick med multifunktionella ytor som bjuder in till aktivitet. Att tillföra bergmonumentet till platsen ger en kontrast till det öppna och kan bidra till en känsla av mystik och nyfikenhet till att besöka parken. Platsens formspråk är en kontrast mellan de linjära landningsbanorna som sträcker sig genom hela parken till de ovala gångstråken som korsar dem. Det finns en risk att formspråket inte uppfattas när man befinner sig på platsen utan endast blir en tilltalande planestetik.

### Hur referensprojektet inspirerat mig

Arkitekterna lyfter hur platsen påverkas av vädret och hur himlen alltid är närvarande vilket jag tycker är intressant eftersom det fångar den verkliga kvaliteten av den tidigare flygplatsen. Jag inspireras även av deras poetiska sätt att plocka ner himlen med den stora vattenspeglarna. Det är också intressant hur arkitekterna vågat lämna platsen öppen, det utmanar tankar om att allt måste vara programmerat.



PROJEKTET



# Platsens förutsättningar

Tävlingsområdet utgör endast en del av flygplatsen och resterande områden kommer bebyggas med bostäder. Marken på platsen utgörs till största del av lera med ett djup på mer än tre meter. Inom tävlingsområdet intill hangaren och i parkens östra del finns två områden med ett sandigt siltigt jordlager. Det är fyllnadsmassor över det naturliga jordlagret på stora delar av platsen. Dessa massor kommer behövas schaktas på grund av föroreningar och ersättas med ny jordmassa. Platsens vegetation består främst av lågt gräs med inslag av ängsmark och inhemsk blandskog i tävlingsområdets östra del. Inom tävlingsområdet finns det öppet vatten i den östra delen av parken där ån Pumpaamonpuro möter Jarrutienoja, i övrigt leds vatten genom ledningar. Observerade rödlistade arter inom området är fjärilar, fladdermöss och skyddsvärda habitat med gammal skog och dödved (Helsingfors stad 2020).

Önskemål att bevara i nuvarande situation (Helsingfors stad 2020):

- spåret runt flygplatsen, används för att promenera, springa och cykla samt långfärdsskidor under vintertid
- Landskapets karakteristiska former
- Flygplatsens öppna karaktär och långa siktlinjer
- Naturvärdena och befintliga arter, speciellt värna om rödlistade arter

Önskemål att tillföra i den nya parken (Helsingfors stad (2020:

Idrottsaktiviteter

- Sportfält, för exempelvis basket, beachvolleyboll och utegymnastik
- Skatepark och bana för rullskridskor
- Spår för löpning, längdskidor och mountain bikes
- Vattenpark, golfbana, paintball, motorsport

Sociala aktiviteter

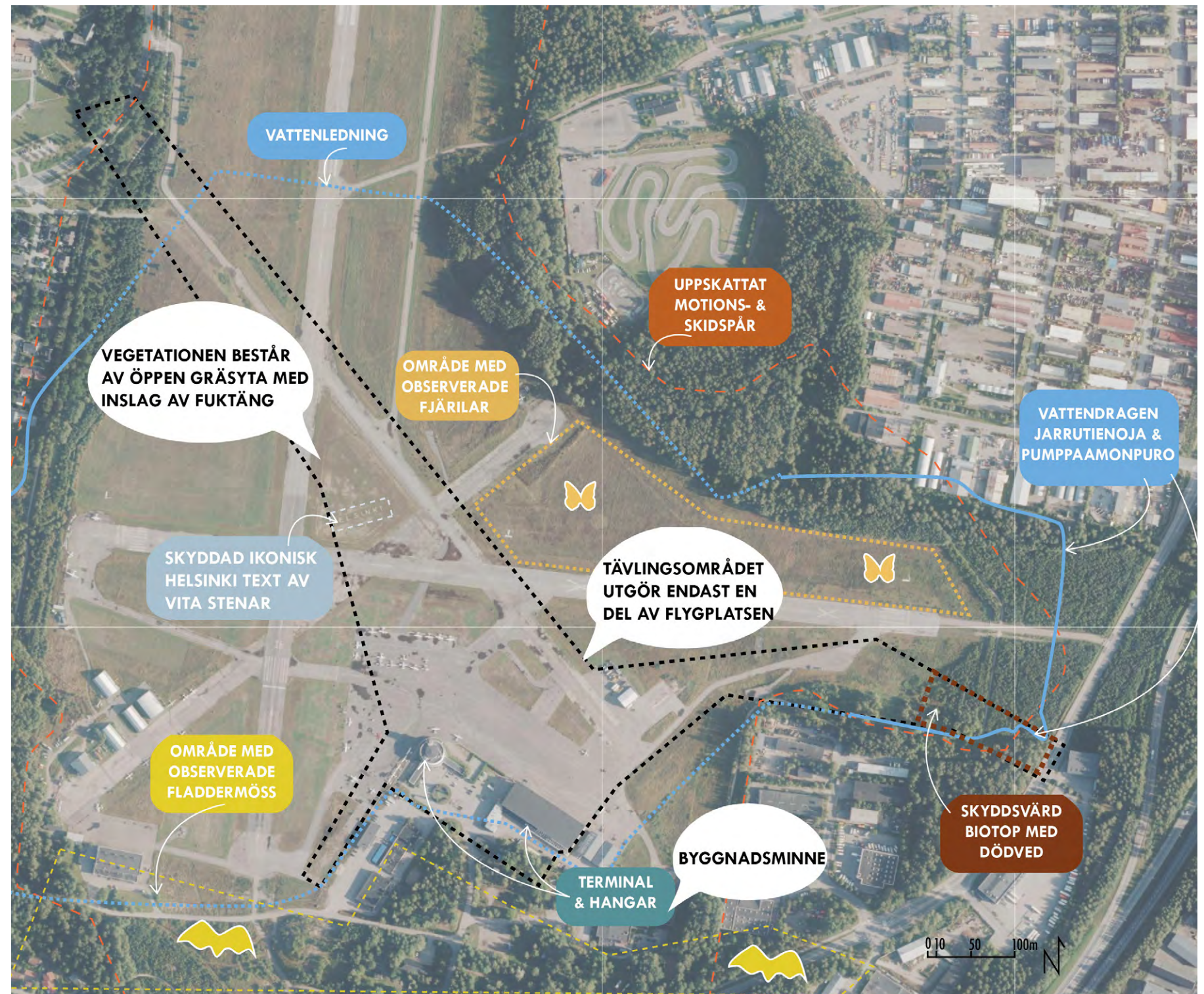
- Parkteater, utomhusscen, plats för musikkonserter och drive-in bio
- Plats för land-art och utövning av konst och graffiti
- Plats för kaféer, barer och terrasser, pop-up gallerier och nattklubbar
- Plats för marknader, festivaler, evenemang och prisutdelning
- Platser för rekreation och picknick samt böneplatser

Naturupplevelser

- Skog, ängsmark, blomfält, biodling
- Skydda natur och de ekologiska sambanden vid rekreation
- Dammar, våtmark och bäckar för att gynna fågellivet

Övriga aktiviteter

- Utkikstorn
- Platser för hundar och hundshower
- Kolonilotter, grillplatser och campingplatser
- Lekplats och plats för drakflygning och varmluftsballonger.



Situationsplan över platsen idag med viktiga aspekter att ta hänsyn till i gestaltningen.  
Bearbetat underlag från © Helsingfors Stad. Medgivande: Mike Tomassen

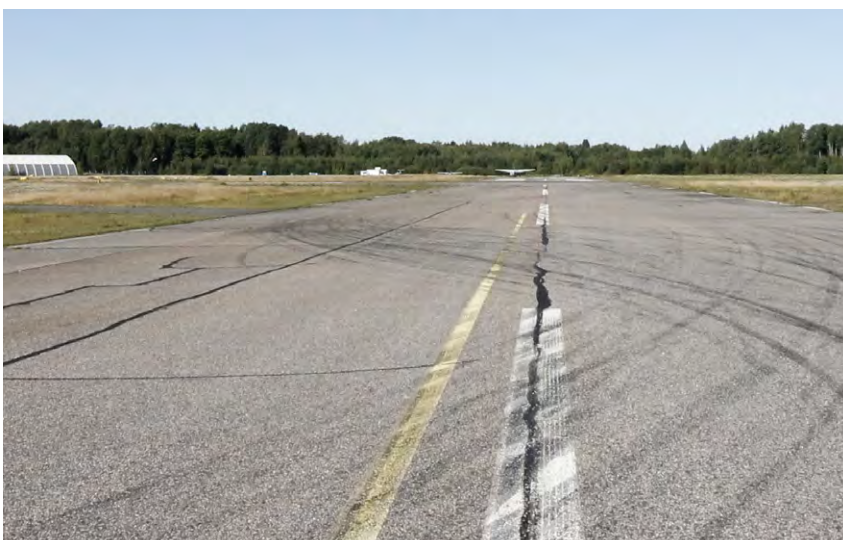




*Flygterminalen och Hangaren möter en stor öppen asfalterad yta för parkering av flygplan. (Helsingfors Stad 2020. Medgivande: Mike Tomassen)*



*En av taxibanorna på flygplatsen, asfalten är sprucken och vegetation har letat sig fram. (Helsingfors Stad 2020. Medgivande: Mike Tomassen)*



*Start-och landningsbanan är 20 meter bred och 700 meter lång. Flygplatsen är ett öppet fält och i periferin finns befintlig blandskog. (Helsingfors Stad 2020. Medgivande: Mike Tomassen)*



*Flygbild över flygplatsen. I centrum av bilden syns den landningsbana som ska tas i beaktning i den nya gestaltningen av parken. (Helsingfors Stad 2020. Medgivande: Mike Tomassen)*



*Vegetationen på platsen. Mestadels gräs men med inslag av låga örter. (Helsingfors Stad 2020. Medgivande: Mike Tomassen)*



*En av bokstäverna i det ikoniska Helsinki texten. Bokstäverna är flera meter stora och synliga från himlen. (Helsingfors Stad 2020. Medgivande: Mike Tomassen)*





*Flygterminalen från 1938 är ett byggnadsminne men kommer få en ny funktion. (Helsingfors Stad 2020. Medgivande: Mike Tomassen)*



*Entrérummet framför flygterminalen är anlagd med några högre bäckar och barrträd som accent. I centrum finns en cirkulär fontän. (Helsingfors Stad 2020. Medgivande: Mike Tomassen)*



*Hangarens skjutdörrar möjliggör att stora partier av hangaren kan öppnas upp mot utemiljön. (Helsingfors Stad 2020. Medgivande: Mike Tomassen)*



*Flygfoto över terminalområdet. Här syns mötet mellan byggnaderna och befintlig vegetation i området. (Helsingfors Stad 2020. Medgivande: Mike Tomassen)*



*Hangarens baksida har stora fönsterpartier och en entré genom sidobyggnaden mot terminalen. (Helsingfors Stad 2020. Medgivande: Mike Tomassen)*



*Fönsterna på hangaren ger ett ljust och luftigt intryck invändigt och hangarens storlek möjliggör en mångfacetterad användning. (Helsingfors Stad 2020. Medgivande: Mike Tomassen)*



# Analys - inspirerad av Lynch notationsspråk

Det största kvaliteten på platsen är de stora öppna ytor och kontakten med himmelen. Platsen har långa siktlinjer över hela området. Den nya bebyggelsen runt tävlingsområdet kommer utgöra gränser mellan parken och omkringliggande kvarter. Stadsdelens olika kvarter kommer byggas i etapper och det kan medföra att de uppfattas som olika distrikt. I nuläget finns endast detaljplaner för Nallenrinne och Lentoasemankorttelit. Det medför att kvarterens entréer intill parken kommer behöva antas ligga antingen mot parken eller kringliggande gator.

Den befintliga vegetation på platsen idag bidrar varken till rumsbildning, en variation i upplevelse eller stärka ekologiska samband. Runt parken finns större grönområden som är viktiga att koppla ihop med parken för att skapa gröna korridorer som främjar biologisk mångfald och gynnar arter i området. Fladdermöss som observerats strax utanför tävlingsområdet skulle gynnas av att befintliga äldre träd bevaras och att skogspartierna utökas för att ersätta habitatförlusten i och med den nya bebyggelsen. För att främja de fjärilsarter som observerats i området bör stora delar av de öppna partierna utgöras av ängsmark.

Idag utgör flygplatsens start- och landningsbanor samt taxibanor vägar inom tävlingsområdet. Planerade gång och cykelvägar kommer att kopplas till gång- och cykelnätverk i den nya stadsdelen. Historiskt har terminalbyggnaden och dess entréområde varit den enda knutpunkten inom området. I den framtida parken kommer terminalområdet tillsammans med de två nya entrépunkterna samt möten mellan flera gång- och cykelstråk bli nya knutpunkter. Flygtornet och hangaren är två landmärken på platsen idag och kommer förbli det eftersom de är kulturminnesmärkta. Kullen som ligger norr om tävlingsområdet utgör idag ett landmärke men kommer så småningom att bli skymd av ny bebyggelse. Parken skulle gynnas av ett landmärke i den västra delen i och med parkens storlek och avlånga form. Den nya spårförbindelsen samt en bilväg är planerade i tävlingsområdets västra del och skapar en barriäreffekt i parken. Detta blir viktigt att motverka för att skapa en sammanhållen park.

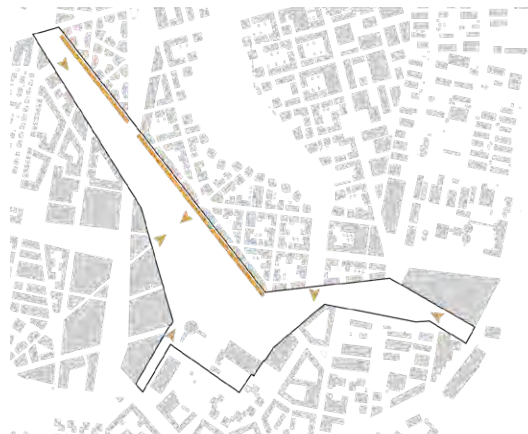


Analysplan över hur parken kommer att påverkas av den nya bebyggelsen och hur gestaltningen behöver svara på de förutsättningarna. Bearbetat underlag från © Helsingfors Stad. Medgivande: Mike Tomassen



# Huvudstrategi för utveckling av parken

## Kommunikation



Gång och- cykelstråk behöver bli fler och spårtrafikens barriäreffekt i nordväst bör minimeras.



Genom att skapa olika bredd på stråken och tydliga gång- och cykelvägar blir det tryggare och lättare att ta sig runt i parken. En gångbro överbryggas barriäreffekten i nordväst.

## Grönstruktur

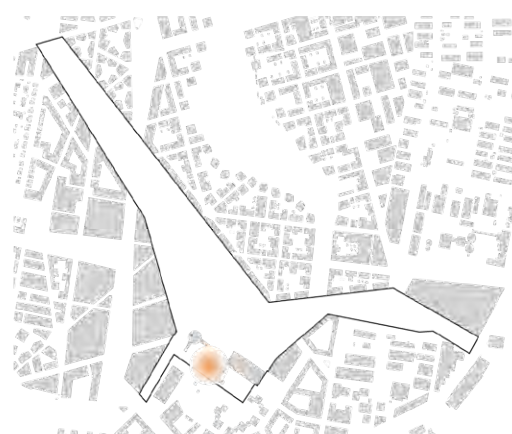


Parken ligger i ett grönt sammanhang mellan Longinojanpuisto, Kivikko och Fallkulla.



Det gröna sambandet förstärks med skogsplanteringar och stora flerskiktade dagvattenplanteringar tillsammans med ängsmarken.

## Mötesplatser



Det saknas tydliga vistelsenoder, idag utgör terminalen den enda.

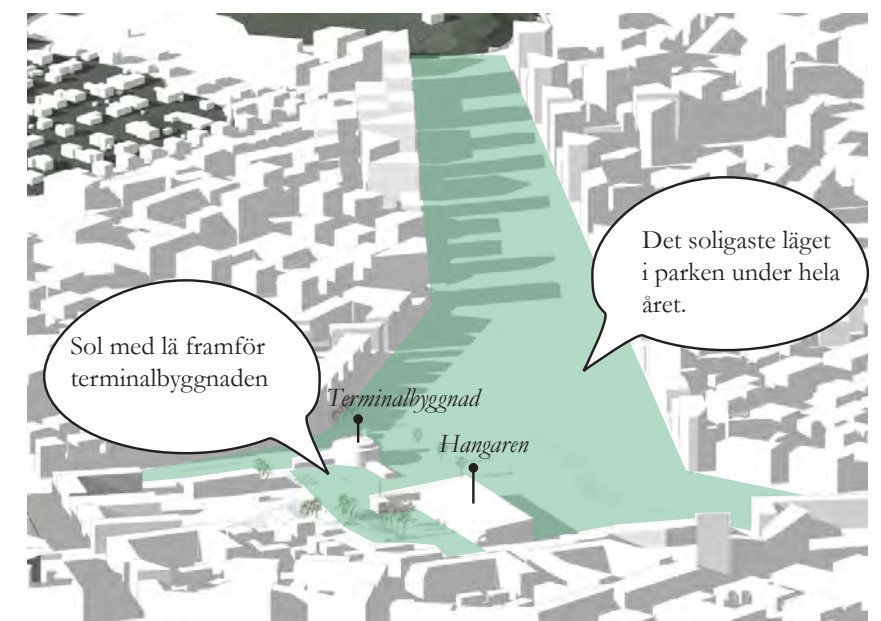


Fler vistelsenoder skapas vid entréerna in till parken med ett sammanhängande formspråk samt en central målpunkt.

## Skugganalys

Skuggverkan på parken undersöktes i en sketchup-modell. Den gav riktlinjer för var de olika funktionerna borde placeras och hjälpte mig utnyttja de soligaste lägena i parken på en breddgrad som har begränsat med soltimmar per år.

Enligt studien kommer parken ha mest sol centralt i nordlig riktning. Entrén framför terminalen och baksidan av hangaren är också soliga lägen med lä.



Sketchup-modell av parken vid vårdagjämning den 20 mars 2020. Den visar att det är främst skugga i nordväst och varierar med byggnadernas höjd.

© Helsingfors Stad. Medgivande: Mike Tomassen omarbetad av författaren.



# Program

Visionen med parken är att skapa en multifunktionell plats där människor oavsett bakgrund ska vilja besöka och vistas på. En programplan och programpunkter togs fram för att tydliggöra visionen för parken.

## Parken ska:

ha tydliga entréer för att underlätta för besökaren att orientera sig

främja befintliga arter som fjärilar, fladdermöss och svampar

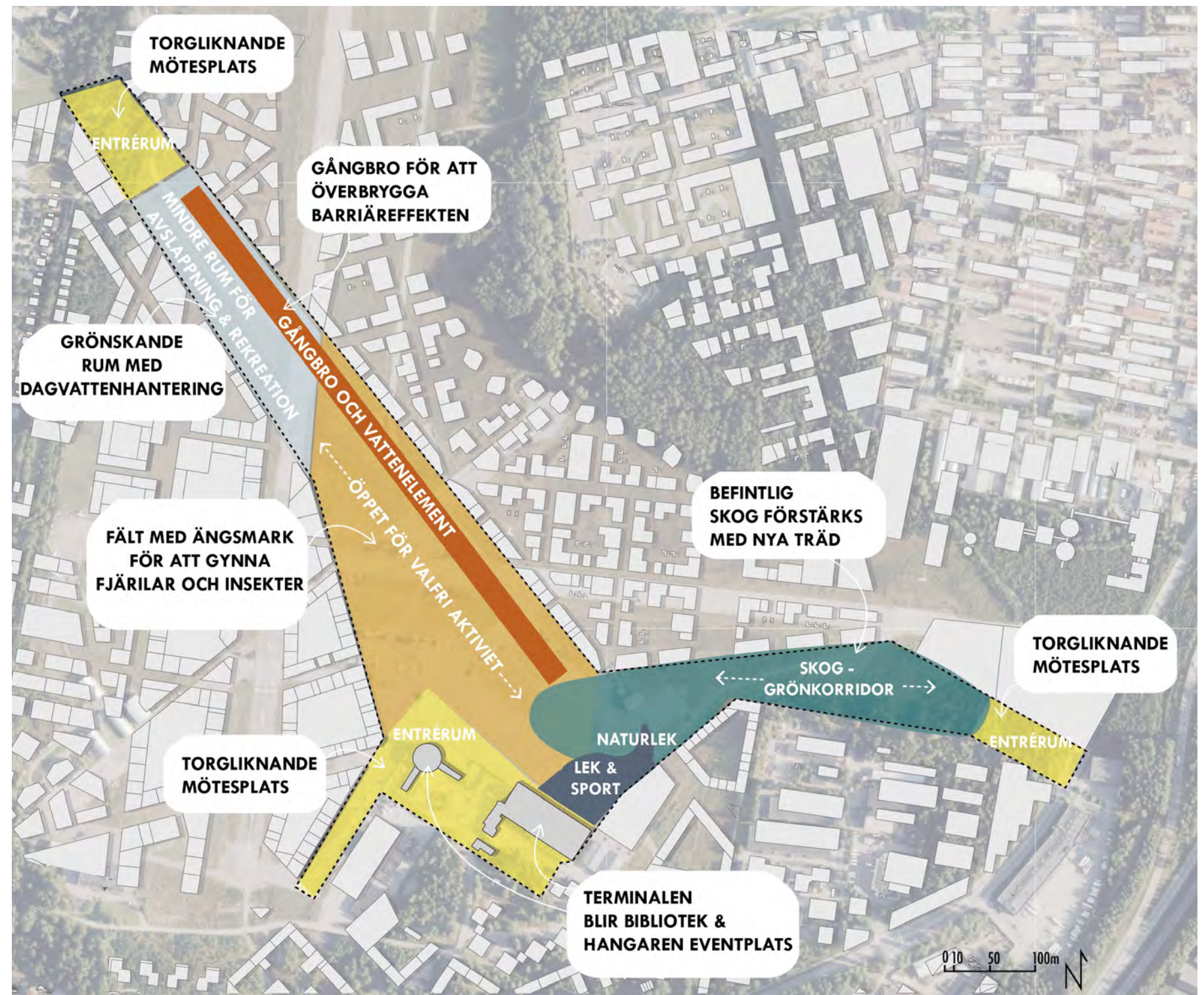
vara multifunktionell med variation av upplevelser och rumslighet

ge nytt liv till terminalbyggnaden och hangaren

få en tydlig identitet med ett nytt landmärke för att förstärka platsen

ha aktiviteter och upplevelser året om

stärka de ekologiska sambanden med omgivande naturområden



Programplan över parkens olika rumslighet och karaktär.  
Bearbetat underlag från © Helsingfors Stad. Medgivande: Mike Tomassen



# Skissprocessen

## Koncept Savannen

Jag inledde skissarbetet genom att fritt associera och skissa på naturliga platser som liknar flygplatser. Jag tog tidigt inspiration från savannen och arbetade inledningsvis med den idén. Till en början tyckte jag att konceptet lämpade sig väl för området, som är en öppen plats med stora viddar av gräs, spridda träd och ett vattenhål som skulle som skulle utgöra en dagvattendamm i parkens mitt. Konceptet saknade en naturlig koppling till platsen med anledning av klimat och breddgrad, men det fanns kvaliteter som gräset och solitärträd som jag tog vidare i processen skissandet.

## Koncept Kretsloppet

För att komma vidare i skissprocessen och landa i ett koncept som passade för platsen valde jag kretsloppet som ett nytt koncept, vilket byggde på att den nya stadsdelen ska vara hållbar och att förslaget skulle utveckla ekologiska, ekonomiska och sociala kvaliteter. Jag började skissa på hur stängslet runt flygplatsen kunde återanvändas till spaljéer i parken, hur asfalten kunde återanvändas för gång- och cykelvägar och överblivet material från byggplatser kunde återanvändas i parken. Även träd skulle kunna flyttas från marken där de nya bostadskvarteren ska stå. Men jag landade i att mycket av materialet till parken skulle få en temporär känsla beroende på vad som återanvändes och trädflytten skulle bli väldigt kostsam. Jag tog vidare idén om att återanvända asfalten på platsen till de större gång- och cykelvägarna i det slutgiltiga förslaget. Den ekonomiska utmaningen ledde mig även till att utnyttja det faktum att platsen kommer anläggas i etapper eftersom det möjliggör plantering med små växtkvaliteter. För att förstärka parkens befintliga skog användes pluggplantor, ett ekonomiskt hållbart alternativ som också minskar behovet av flera transporter med större trädkvaliteter vid anläggning av parken.

## Koncept Lyftet

Det slutliga konceptet blev Lyftet som bygger på platsens historia och stärker platsens identitet genom att skapa ytor och aktiviteter för alla. Inledningsvis formades konceptet kring hur ett flygplan lyfter, där en vattenspegel i parken symboliserar den gamla landningsbanan som sen övergår i en gångbro som reser sig upp från marken. Det skulle symbolisera planet som lyfter från marken, och skapa en tydlig koppling mellan den gamla och nya platsen.



*Konceptet Savannen en park med kvaliteter som dagvattendamm, prydnadsgräs, solitärträd och öppna gräsytor.*



*Konceptet Kretslopp med träd flyttade från kringliggande skogspartier som annars skulle behöva tas ner för den nya bebyggelsen. Formspråket inspirerat av det cirkulära kretsloppet och hållbarhets strävan att återbruka och skapa ett slutet kretslopp.*



*En av de första skisserna på konceptet Lyftet. Där den första idén var att vattenspegeln skulle sträcka sig hela vägen till den nordvästra entrén från parkens centrum. Initialt var tanken att fänga lyftet i känslan av att sväva genom aktiviteter som att studsa och gunga.*

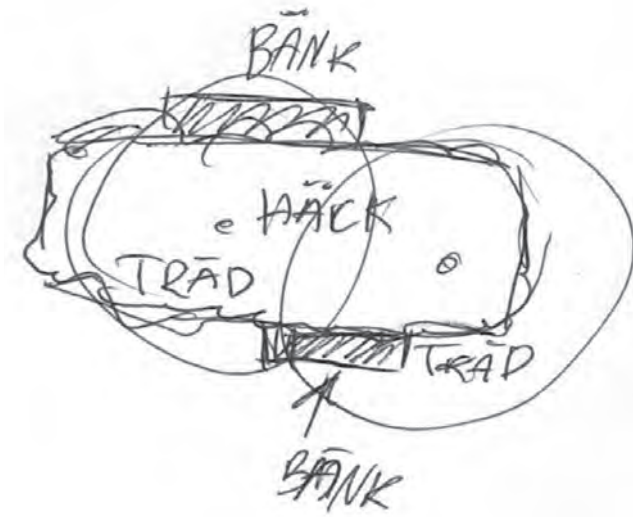




## Vidareutveckling av Lyftet och gestaltningen

Viktiga insikter under skissarbetet:

Parkens västra entrérum är långsmalt och kantas av höga byggnader. Vattenspegelns form förstärker rummets linjära riktning. I skissarbetet studerades olika former på planteringarna och dess effekt på rummet.



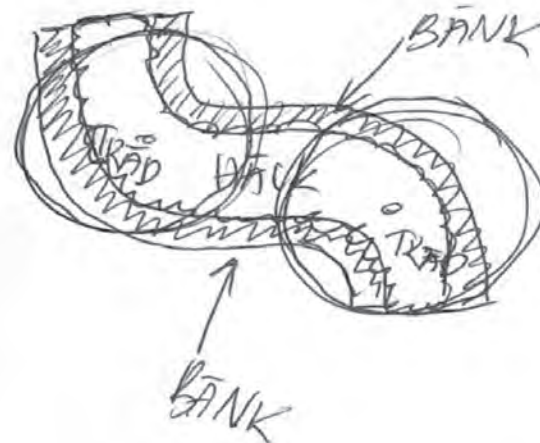
*En rektangulär plantering studeras där träden ger skugga och bänken ger möjlighet till vila.*

De rektangulära planteringarna och deras placering förstärker riktningen in mot parken. Bänkarna placeras intill planteringen för att få ett skydd i ryggen och utblick mot vattenspegeln. Planteringen form och bänkens placering skapar ingen dynamik på platsen utan besökaren hamnar nära de gående och platsen kan upplevas som enbart ett stråk för rörelse och inte en plats för vila.



*Planteringarnas placering förstärker riktningen in mot parken och skapar en känsla att röra sig vidare genom platsen istället för att bjuda in till att stanna upp.*

Planteringen får en mer organisk form för att skapa en distans mellan de som rör sig genom rummet och för den som vill slå sig ner och vila. Rummet upplevs inte lika statiskt utan det blir en variation i storlek mellan plantering och vattenspegeln. Bänken följer planteringen och storleken bjuder in till att fler kan sitta samtidigt.



*En mer organisk plantering erbjuder en mer skyddad sittplats eller utåtriktad beroende på brukarens placering.*



*Skissarbetet förlöpte och planteringsytor och former på hårdgjorda ytor och vegetationsytor undersöktes genom snabba skisser för hand.*



*En skiss från ett senare skede i processen, träd och vegetationsytor skissas fram för att få en känsla av rumsbildningen.*



## Modellskisser gångbro

Idén om att lyftet i konceptet skulle symboliseras av en gångbro eller utkiksplats istället för funktioner som gungor och studs mattor ledde designen i en ny riktning. Vattenspegelns sträckning skissades om och mötet och utformning av gångbron tog fart.

För att visualisera hur gångbron skulle implementeras på platsen konstruerades olika alternativa gångbroar av enkla pappersmodeller. Genom denna process kunde jag avgöra om formspråket skulle förbli linjärt eller om gångbron skulle få en organisk form som kontrast till vattenspegelns form. Tillgängligheten i parken var löpande en central aspekt att ta hänsyn till. Skissandet ledde mig till att skapa en gångbro med ett linjärt formspråk och med samma placering som den forna landningsbanan. Modellen som valdes lyfter sakta från marken och avslutar i en trappa med ändamålsenliga sitttytor. Denna lösning gör att besökarna kan röra sig obehindrat mellan västra entrén och centrum av parken. På det viset kom gångbron att utgöra en naturlig del i att överbrygga spårtrafikens barriäreffekt och skapa god tillgänglighet i parken.

Utöver att förbättra rörelsen i parken skapades även en funktionell sittplats för många människor. Från början var tanken att vattenspegeln skulle övergå till rampen och avslutas med en trappa i västra entrén. Jag insåg då att trappan hamnar i ett skuggigt läge och att vattnet och utblickarna inte tas tillvara. För att lösa detta skissade jag vidare och vände på gångbron så att trappan blev vänd mot parken och vattnet. Det skapade en målpunkt med utblickar över fältet, skogen och terminalområdet. Den hårdgjorda ytan mellan trappan och vattnet blev till en scen och eventplats med trappan som gradäng för åskådare.



*Gångbrons utformning undersöktes genom snabba pappersmodeller. Här ses en variation på gångbroar med en organisk form och linjära.*



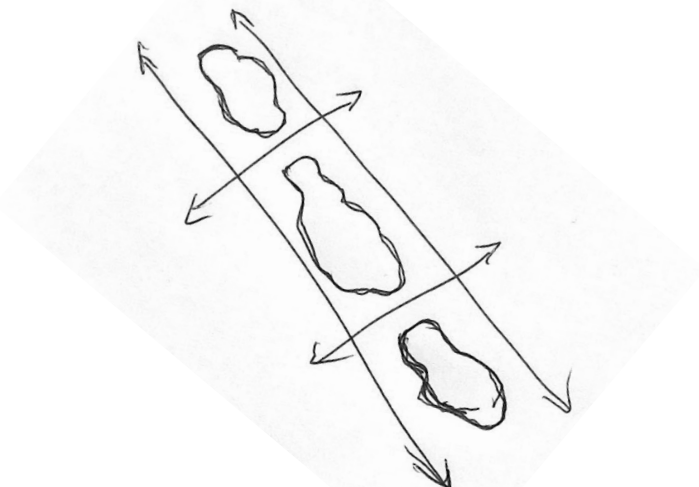
*Här undersöktes hur gångbron ska avslutas, som en utkiksplats, trappa eller ramp ner. Utformningen av brofundamentet undersöktes ifall den skulle ha en svävande karaktär eller en framstående utformning.*



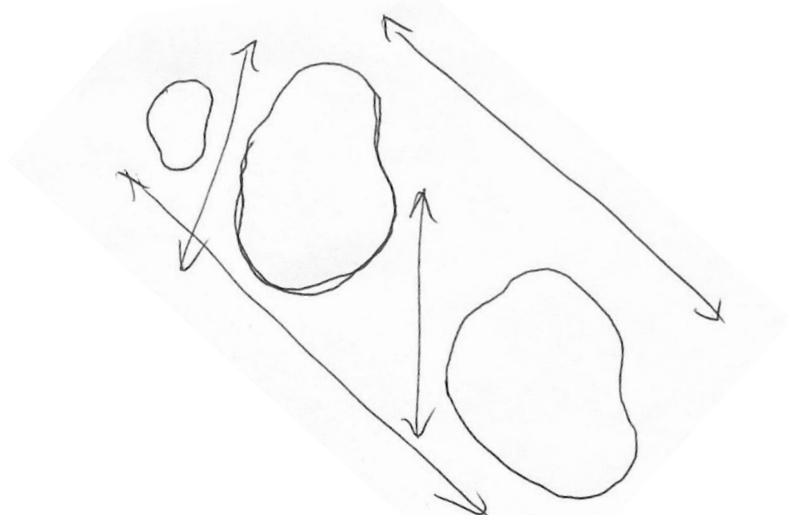
## Volymsskisser entrérum

Avslutningsvis arbetade jag fram ett sammanhängande formspråk för entrérummen som även skapade ett torg mellan fasaderna in i parken. Skissandet ledde mig till att ta inspiration av platsens historiska användning från att ha varit ett jordbruk till att bli en flygplats. Markmaterialets mönster inspirerades av åkermarkens raka linjer och planteringar av åkerholmar. Det gav en kontrast mellan det strikt hårdgjorda och den mjuka organiska växtligheten. Jag testade att skissa i enkel pappersmodell och i plan för att få fram storleken och möten mellan planteringsytorna.

Platsens agrarhistoria gav tankar om att skapa planteringar i form av åkerholmar. Inledningsvis skissas åkerholmarna som tre organiska planteringar i följd.



*En av de första snabbskisserna av de organiska planteringarnas och deras inverkan på varandra.*



*Planteringarnas storlek och placering studeras för att bättre förstå rörelseriktningar och dynamik.*

De tidigare skisserna av planteringar ökade inte rörelsen mellan husen utan förstärkte rörelsen in till parken. Intentionen med entrérummen är att skapa en ny vistelsenod och öka användandet i hela parken. Det ledde skissarbetet till att studera de organiska planteringars storlek och placering mot varandra.



*Dagvattenplanteringarnas form och storlek undersöktes i relation till gångbron och hur de samspelar med varandra i pappersmodell.*

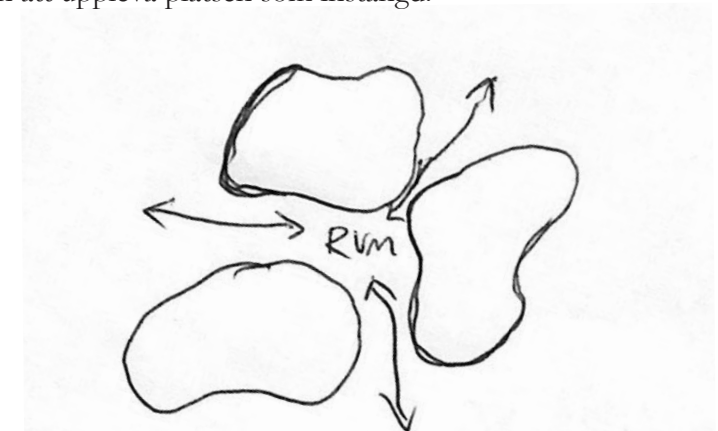


*Under skissprocessen i pappersmodell undersöktes rumsbildningen mellan två stora planteringar. De ljusa delarna är lägre vegetation och de mörkgröna träd och högre buskar.*



*En snabbskiss för att undersöka potentiella rörelsemönster över det västra entrérummet.*

För att öka rörelsen mellan husen och öka användandet av entrérummet placerades de organiska planteringarna så att de bryter upp den linjära riktningen och skapar rörelse från flera riktningar och rum mellan planteringarna. Rummen mellan planteringarna har avsiktligt tre stycken entréer för att skapa en trygg och säker plats för besökaren att röra sig mellan rummen utan att uppleva platsen som instängd.



*Mellan planteringarna skapas ett mer intimt rum som bjuder in till att stanna upp på platsen men det är fortfarande lätt att röra sig mellan planteringarna.*

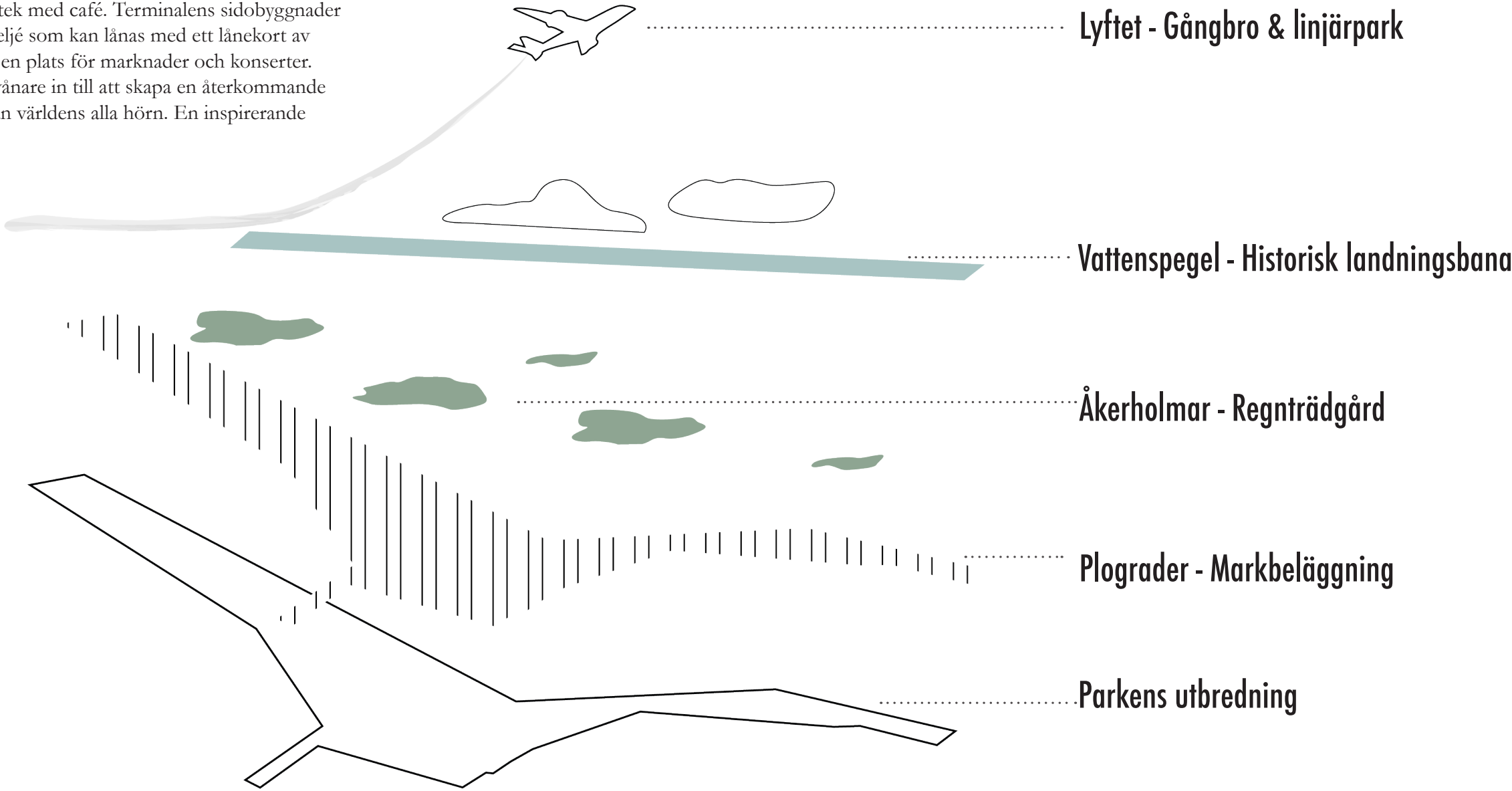
Planteringarnas väl tilltagna storlek kan medföra en barriär och därför placeras spänger över planteringar. Dels för att underlätta rörelsen genom stadsrummet men även för att skapa en plats där besökaren omsluts av grönska. Träplattformar medför att besökaren kan sitta och vila och umgås i planteringarna, även här möts tre spänger för att göra rummet tryggt.



# GESTALTNINGSFÖRSLAGET

# Koncept

Konceptet för parken bygger på platsens kulturella och historiska spår. Parkens torgytor får markbeläggning inspirerad av åkermarkens plograder. Planteringsytorna utgör åkerholmar i det hårdgjorda ytorna, nedsänkta för att ta hand om det lokala dagvattnet. Centralt i parken sträcker sig vattenspegeln som symboliserar den tidigare landningsbanan. Vattenspegeln övergår i en lång gångbro som lyfter sig mot himlen på samma sätt som platsens tidigare flygplan gjorde. Gångbron blir ett nytt landmärke i parken och en mötesplats för att njuta av solen och utblickarna. Terminalen blir ett bibliotek med café. Terminalens sidobyggnader blir en träverkstad och ateljé som kan lånas med ett lånekort av invånarna. Hangaren blir en plats för marknader och konserter. Här bjuds stadsdelens invånare in till att skapa en återkommande matmarknad med mat från världens alla hörn. En inspirerande mötesplats för alla.



*Illustrationen visar konceptets olika delar och hur platsens historia inspirerat gestaltningen av parken.*



# Lyftet - en gemensam plats i den nya staden

Parken består av fyra olika huvudområden. Entrérummen, Fältet, Centralaxeln (bestående av vattenspegeln och gångbron) och Skogen. Entrérummen har fått samma formspråk för att skapa en sammanhållen park som är lätt att orientera sig i. Den västra entrén blir till ett torg kantat av bostadsentréer och bottenplan med butiker, caféer och restauranger. Torgets organiska planteringsytor skapar en variation av öppna och slutna rum med ett böljande rörelsestråk. Besökaren har, via spänger möjlighet att röra sig över och genom planteringsytorna och uppleva hur vegetationen omsluter platsen.

Parkens centrala del är ett öppet fält med ängsmark kantad av bostadskvarter och kontor i söder och gångbron och vattenspegeln i norr. Platsen är multifunktionell med utrymme för lek, sport och avkoppling. Ängen kommer hävdas för att skapa ytor med blommade ängsmark och ytor med klippt gräs för social aktivitet. Vattenspegeln intill fältet angränsar mot parkens huvudstråk med butiker, restauranger och caféer. Besökaren kan röra sig över vattnet via flertalet korsande gångbroar. Vattenspegeln möter i väst en scen och en trappa upp till gångbron. Den reser sig sju meter över marken och blir en sittplats i solen med utblickar ut i större delen av parken. Under gångbron finns en skatepark. Gångbron i sig har i egenskap att få besökaren att uppleva parken från ovan som från ett flygplan. Den överbryggar också spårtrafiken och bilvägens barriäreffekt. Gångbron fortsätter mot parkens västra entré. Under skapas en lekfull plats där gungor hänger från gångbrons undersida för att få människor att stanna upp och bli barn för en stund.

Skogen i öst förstärks när nya träd planteras in. Denna del kommer växa fram över tid när stadsdelen byggs. Det första steget blir att bjuda in människor från Helsingfors för att plantera pluggplantor av träd. Genom att skapa ett event där boende och människor från hela staden är delaktiga, är förhoppningen att flera vill besöka parken för att se hur träden utvecklas till den framtida skogen. Skogen är utformad för att främja befintliga arter samt fåglar och koppla ihop med kringliggande natur. Området ska skapa en kontrast i upplevelse till det öppna fältet. Här kan besökaren promenera på stigar och grilla vid grillplatser året om. Skogen öppnar och sluter sig i en rad av gläntor som skapar en tryggare och ljusare upplevelse av platsen.



*De fyra huvudområdena i parken, Fältet, Centralaxeln, Skogen och Entrérummen. Genom att dela in parken underlättades gestaltningen av hela parken.*



# Rörelsestråk i parken

I och med parkens storlek har en väghierarki skapats för parkens nya gång- och cykelnätverk. Den är indelad i tre olika typer av vägar. Den bredaste är 4,5 meter och utgör gång- och cykelstråken i parken med ett asfalterat ytskikt med bergvärme för att underlätta transport året runt. Nästa nivå är 2,5 meter bred och har ett ytskikt av stenmjöl. Här kan besökaren promenera obehindrat i grupp. Den smalaste vägen utgörs av en 1,5 meter bred stig även den i stenmjöl. Stigarna slingrar sig fram i skogen och över fältet. Här kan besökaren promenera enskilt eller springa.



Huvud gång- och cykelväg med en bredd på 4,5 meter. Dubbelriktad cykeltrafik och plats för fotgängare i grupp.



Gångväg med stenmjöl med bredd på 2,5 meter. Besökaren kan mötas obehindrat i grupp.



Gångstig med bredd på 1,5 meter för motion eller promenad enskilt.



Parkens gång- och cykelstråk och kopplingen till omgivande gång- och cykelnät. Stråken har delas upp i en väghierarki för att underlätta gestaltningen och förståelsen av parkens rörelsestråk.

- Huvud gång- och cykelväg i asfalt med en bredd på 4,5 meter
- Gångväg av stenmjöl med en bredd på 2,5 meter
- Gångstig av stenmjöl med en bredd på 1,5 meter
- Gångbro med planteringar med gångvägar med en varierande bredd, som minst 2 meter
- Vattenspegeln
- Öppen hårdgjord yta, valfri rörelsestråk



# Parken



Regnträdgården - Grönskande rum för rekreation

Lyftet - Gångbro & linjärpark

Vattenspegel - Forna landningsbanan

Fältet - Öppen ängsmark

Skogen - Tallnatur

Plazan - Öppet torg för festival eller marknad med den ikoniska Helsinki texten

*Illustrationsplan över parken. Arkitektoniskt skapar vattenspegeln och gångbron en centralaxel genom parken. Det linjära bryts upp på torgytorna med organiska planteringar och skogen breder ut sig för att skapa en dynamik av öppet och slutet genom parken.*

0 10 20 50 100 m PLAN N

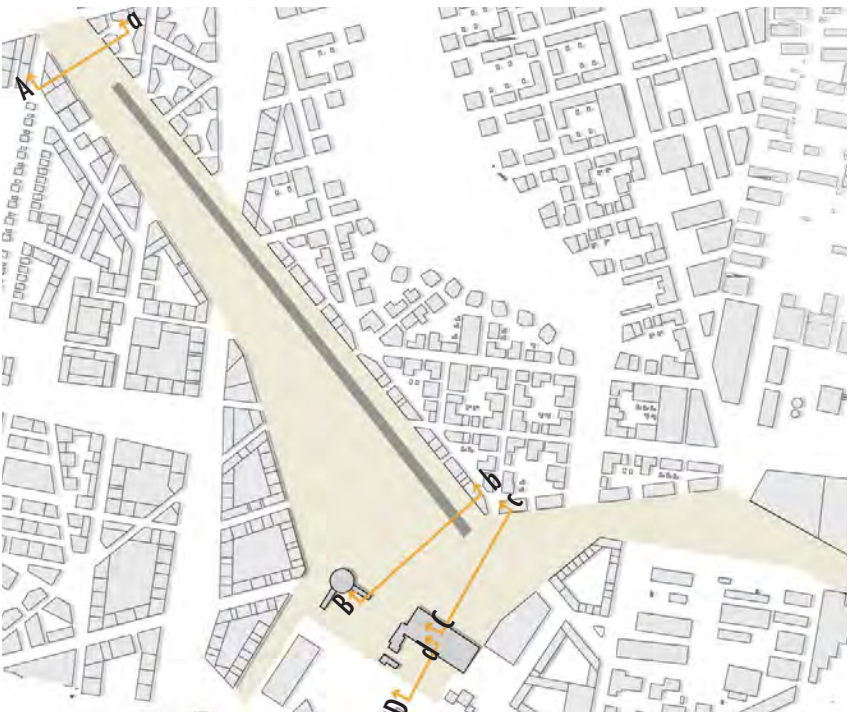




*Illustrationen visar den nordvästra entrérummets torgyta och pelarsal av björkar som möter regnträdgårdens tilltagna planteringar.*



# Möten mellan olika områden i parken



Planen markerar ut sektionerna som illustrerar viktiga möten i parken.



Sektion A - a Skala 1:450/A3

Nordvästra entrén med öppen torgyta som möter en pelarsal av björkar som ger sirlig lövskugga och ett grönskande tak.



Sektion B - b Skala 1:450/A3

Sektion över parkens bredd i höjd med terminalen. Vattenspegelns relation till det öppna fältet och Plazan framför terminalen.



Sektion C - c Skala 1:450/A3

Sektion i höjd med hangaren som redovisar den öppna ytan i relation till den tätare skogen och gångstråket intill bostadskvarteret.



Sektion D - d Skala 1:450/A3

Hangarens baksida blir en offentlig innergård där det både finns plats för uteservering och större sittytter i sol och lä. Nivåskillnaden tas upp av en plantering och stödmur för att göra platsen tillgänglig.

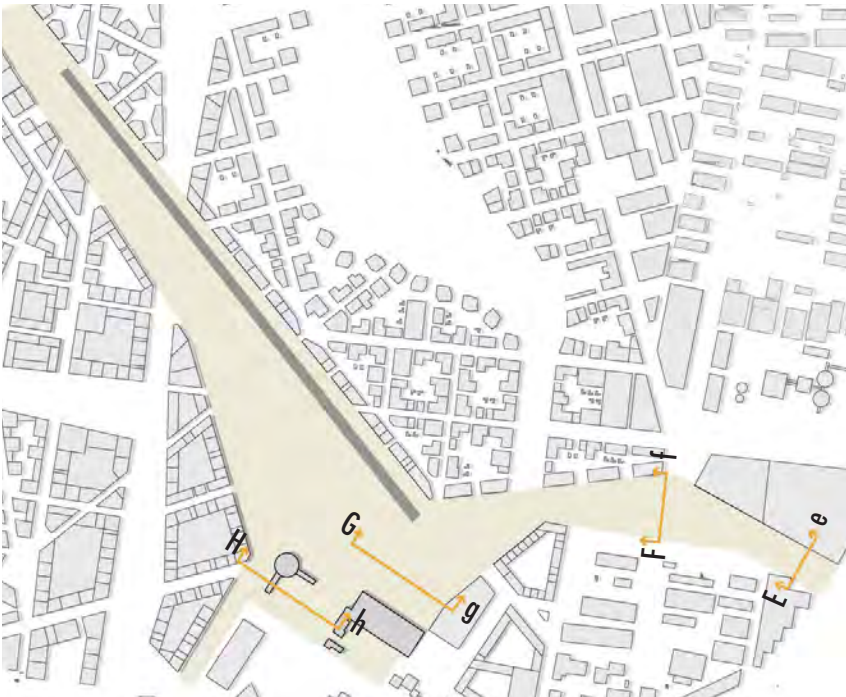




*Hangaren inrymmer julmarknad och utanför intill lekplatsen anläggs en skridskobana vintertid. Kopplingen mellan torget och skogen förstärks genom siktlinjer mellan stammarna.*



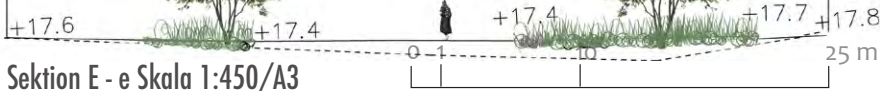
# Möten mellan olika områden i parken



Planen markerar ut sektionerna som illustrerar viktiga möten i parken.

## Sektion E - e Skala 1:450/A3

Det östra entrérummet har bostadsentréer mot parken. Ett intimt rum med lägre planteringar och träd där marken fyllts upp för att göra platsen tillgänglig.



## Sektion F - f Skala 1:450/A3

Skogen har en variation i topografi och rumslighet. Inhemska träddarter som rönn, tall och björk öppnar och sluter sig i gläntor.



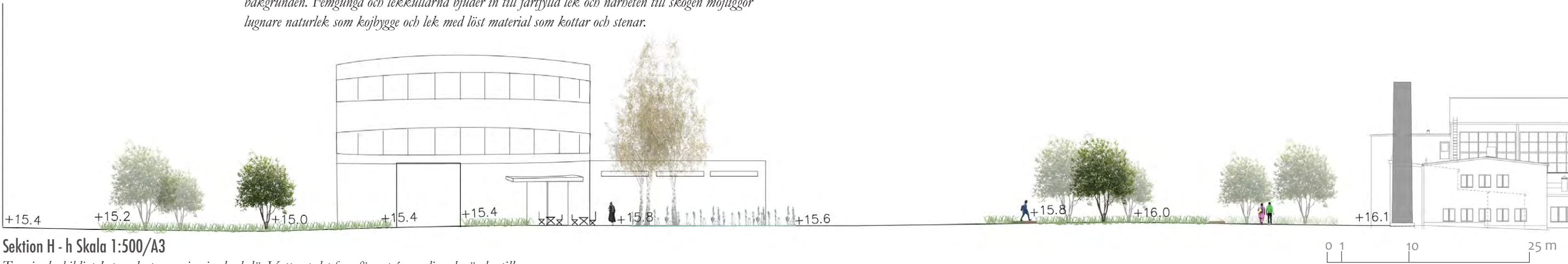
## Sektion G - g Skala 1:500/A3

Den öppna Plazan, med stenarna som bildar Helsinki texten, och mötet med lekplatsen och skogen i bakgrunden. Femgunga och lekkullarna bjuder in till fartfylld lek och närheten till skogen möjliggör lugnare naturlek som kojhygge och lek med löst material som kottar och stenar.



## Sektion H - h Skala 1:500/A3

Terminal - biblioteket med uteservering i sol och lä. Vattenspelet framför entrén ger liv och rörelse till platsen och skapar ett blicksfång från sittplatserna. Torgrummet möter större planteringar som kan beträdas genom spänger. Besökaren kan röra sig vidare genom en portik till hangarens innergård.



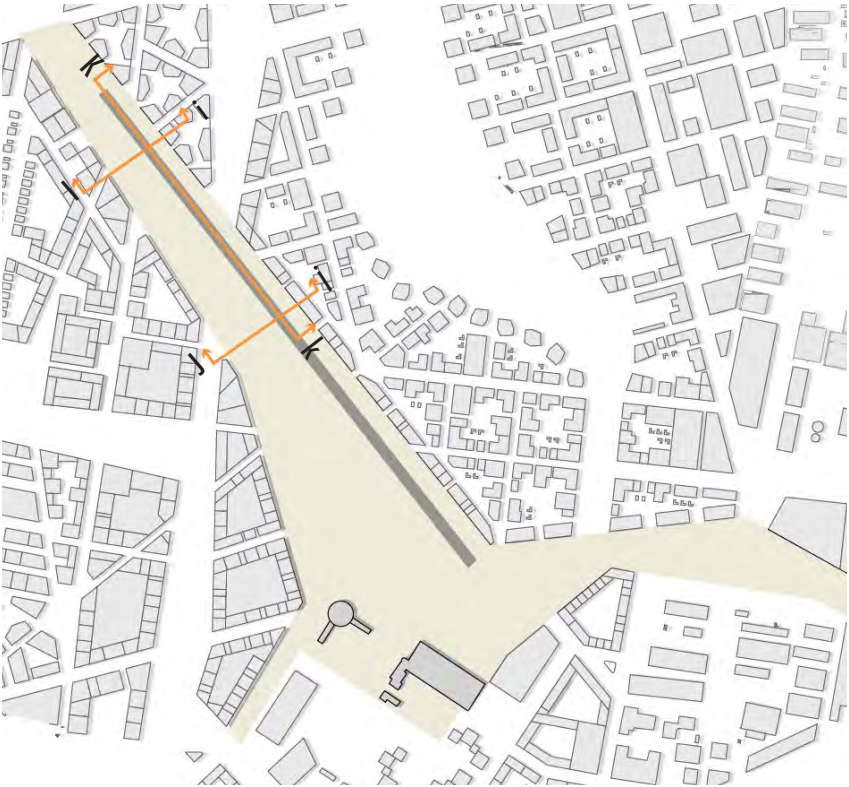




*Gångbron avslutas i en bred trappa som bildar sittplatser i solen med utblickar över vattnet och parken. Här finns plats för musikevent och teater. Ängen hävdas så att rum skapas för vila, umgänge, lek och sport.*



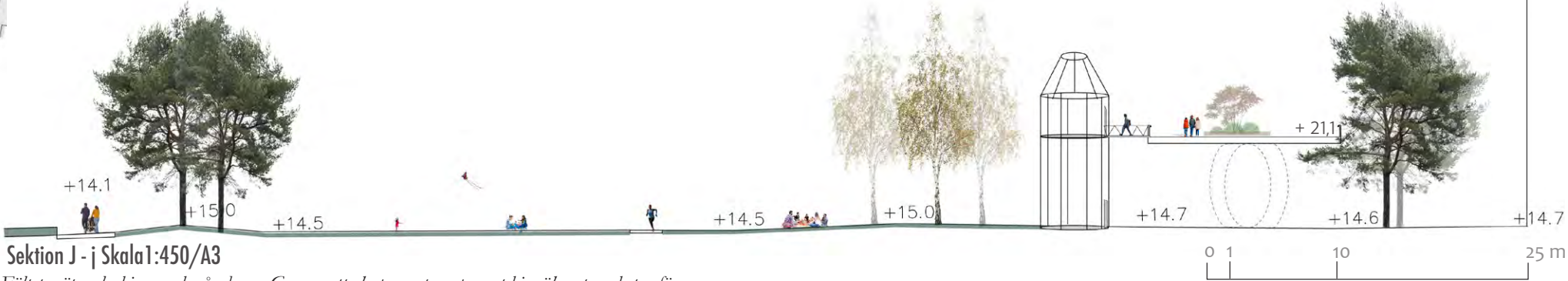
# Gångbron - Lyftet



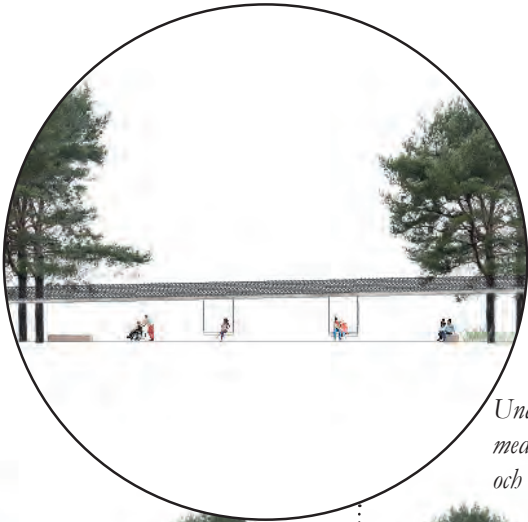
Planen markerar ut sektionerna som illustrerar viktiga möten i parken.



**Sektion I - i Skala 1:450/A3**  
Regnträdgårdarna möter gångbron med planteringar. Besökaren kan röra sig mellan eller igenom de stora dagvattenplanteringarna.



**Sektion J - i Skala 1:450/A3**  
Fältet möter glashissen och gångbron. Genom att skapa en transparent hiss ökas tryggheten för besökaren och bevarar siktlinjen på platsen. Fältet blir ett öppet rum för picknick, sport och lek.



Under gångbron skapas rum för rörelse och vila med ett skyddande tak. Gungor hänger från bron och bjuder in vuxna som barn till rörelse.

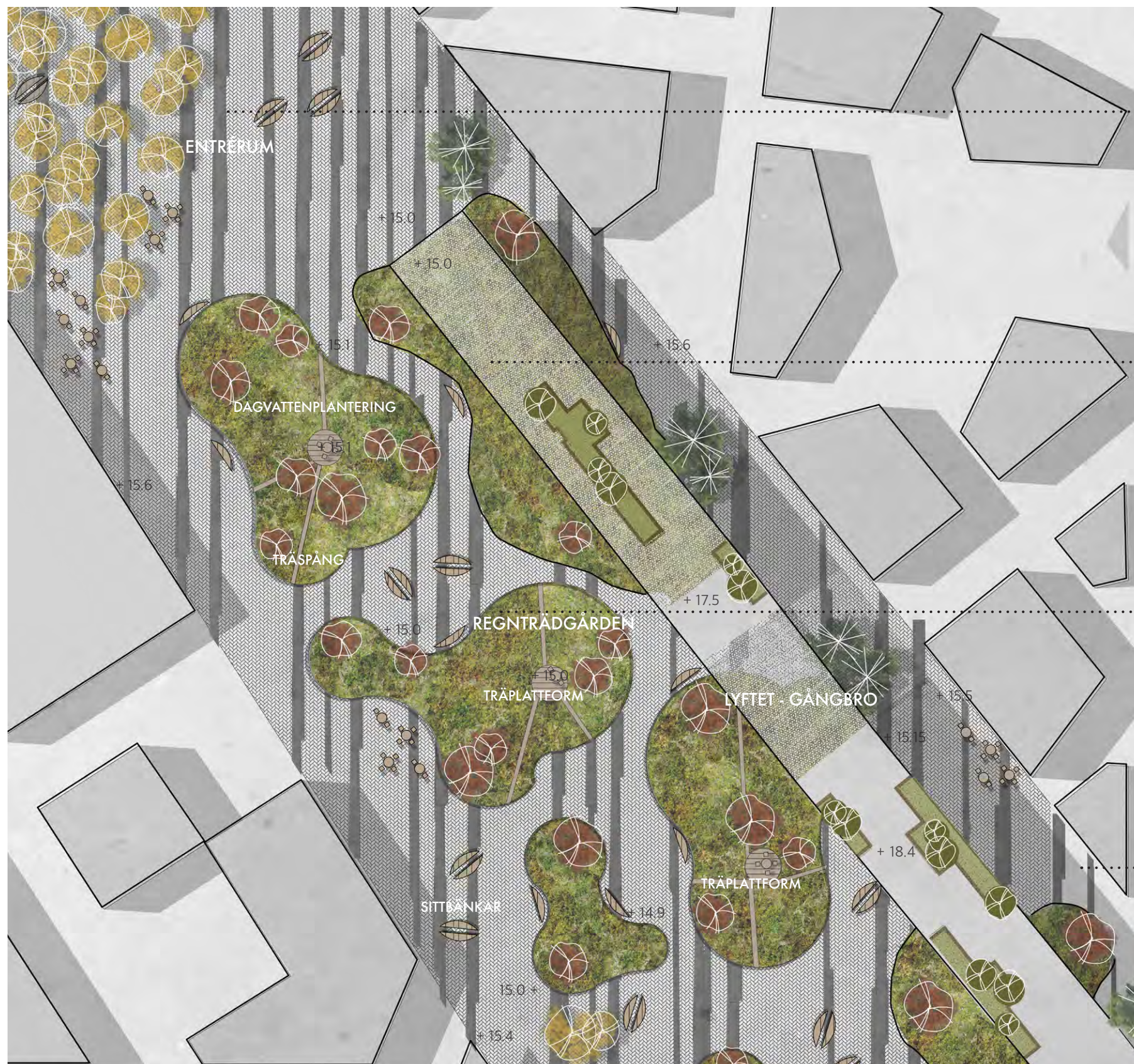


Intill trappan under bron finns en skatepark. Den har både ramper, pool och bank i betong.



**Längdsektion Lyftet K - i Skala 1:900/A3**  
Gångbron i sin helhet där den sakta lyfter sig över marken med en 2 % lutning, för att göra den tillgänglig för alla. Gångbron avslutas på en höjd av 7 meter och i en trappa vänd mot parken och solen.





I Huvudentréns kantzon planteras björkar och bildar en pelarsal som leder besökaren in i parken. Det ger en effektfull entré speciellt på hösten när bladen skiftar i gult. Björkarna står placerade i stora markgaller för att besökaren ska kunna gå under trädskronorna. Det finns bänkar utplacerade för vila och samtal.

Gångbron är en linjärpark med upphöjda planteringar med sittmöjlighet runt kanten på varje vilplan. De partier av bron som passerar över en regnbäddplantering har ett gallermaterial för att släppa in ljus under och för att skapa ett spänningsmoment för besökaren på bron.

Regnträdgården består av organiska dagvattenplanteringar som besökaren kan beträda genom spänger, vilket möjliggör för en paus på de cirkulära trädäcken. Växtmaterialet med trädsorten *Prunus sargentii* har en effektfull vår- och höstblomning.

I bottenplan finns caféer, butiker och restauranger med plats för uteservering i parkens entrérum. Även bostädernas entréer vetter in mot parken för att skapa liv och rörelse i parken under hela dygnet.

## PLAN SKALA 1:750

Utsnitt av entrérummet och regnträdgården. Mellan planteringarna bildas rum för vila och samtal. Planteringarna nås via spänger och bildar ett grönskande rum att uppleva.





.. På hangarens innergård finns uteservering med restaurang och café och stora sittbänkar. Innergården får mycket sol och platsen har lä genom trädplanteringarna runt omkring. Här kan mindre spelningar eller uppvisningar ske för publik.



# Parkens årstidsvariation

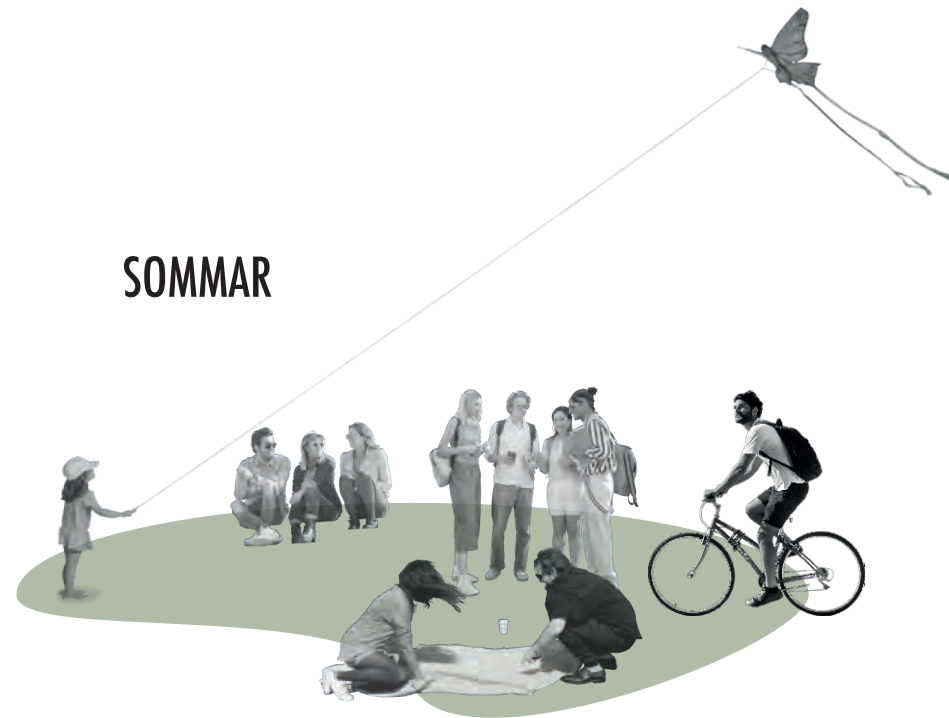
## VÅR



## HÖST

*Under året erbjuder parken en variation och mångfald av aktiviteter. Allt från sport till friluftsliv och vilsamma aktiviteter som picknick eller en promenad.*

## SOMMAR



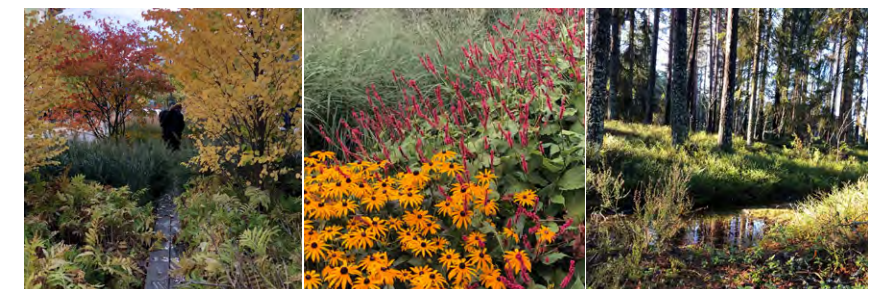
## VINTER



Under våren kan besökaren uppleva lökväxternas tidiga blomning på fältet och i planteringar tillsammans med bergkörsbärens rosa blomning. Sittplatserna i trappan är uppvärmda och gör att besökare kan sitta och njuta i den tidiga vårsolen.



På sommaren kan besökaren ha picknick på fältet bland ängsblommor och njuta av fjärilar som dansar runt i luften. För den mer aktiva blir gräset en plats för lek och sport. Eller njuta av en promenad i skuggan av skogen och få en fläkt i hettan. Promenera längs gångbron och se ut över det stilla vattnet och den grönskande parken.

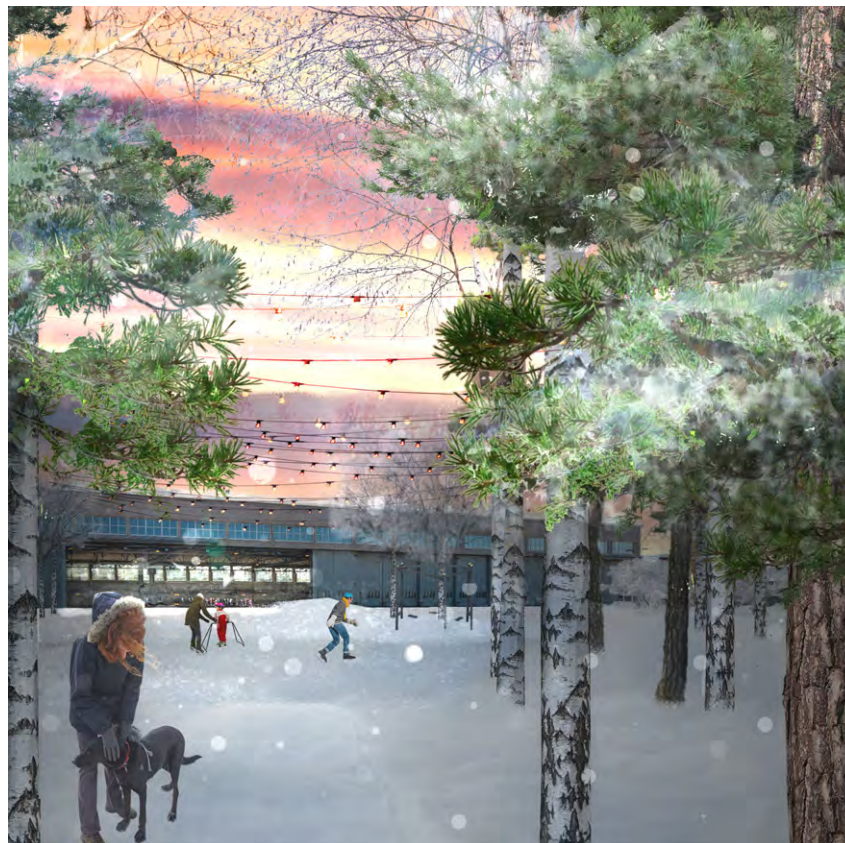


Upplev höstens explosion av färger när björken blir gul och bergkörsbären orangeröd. Besök matmarknad, bondensmarknad eller loppmarknader på Plazan och inne i hangaren.



Åk längdskidor på vintern i spåren genom parken eller åk pulka i slänterna i skogen. Det går också att åka skridskor framför skolan och hangaren.





Hangaren och Plazan blir en mötesplats för människor att ha marknader och event på. Skogen i nära anslutning erbjuder naturnära upplevelser för besökaren.

## Analys av Malmi flygplatspark

För att förstå Malmi flygplatsparks gestaltning bättre har frågorna baserade på Thompsons (1999) teori om tri-valent design legat som grund för att analysera parken. Svaren sammanfattas under varje aspekt på samma tillvägagångssätt som vid analys av referensprojekten.

### Socialt

Parken har en variation av kvaliteter, rumslighet och funktioner. Regnträdgården och skogen med sina gläntor har en intimare rumskaraktär där grönskan skapar väggar för umgänge i grupp eller själv. Fältet och Plazan är öppna ytor för valfri aktivitet. Det finns en årstidsvariation i växtmaterialet och aktivitet på platsen. En variation av rumslighet, växtmaterial och funktioner ger förutsättningar att stimulera olika människor att nyttja parken. Lyftet, vattenspegeln och regnträdgården bygger på platsens historia och stärker dess identitet. Det hade varit tänkvärt att förankra platsens agrarhistoria ytterligare genom att använda ätbar vegetation och även spannmål som inslag i växtmaterialet. Men för att främja en biologisk mångfald är det viktigt med en variation av arter och inte monokulturer.

Gestaltningen medför att parken upplevs som trygg och säker genom att belysa vägstråk och vegetation. Merparten av entréerna till butiker, kontor och bostäder vetter in mot parken. Genom att



Ängen och vattnet gynnar fåglar och insekter i parken. Vegetationen i parken bildar en grönkorridor mellan intilliggande grönområden.

skapa en kontakt med kvarteren runt om parken minskar risken att platsen upplevs som ödslig.

Lyftets utformning resulterar i en relativt låg passage under gångbron och kan ge ett mörkt intryck. För att motverka detta är platsen väl belyst och aktiverad med olika aktiviteter och ett ljusspel när det blir mörkt. Platsen under bron blir snarare en lekfull plats för skate, gungor och sittplatser att umgås på i alla väder.

### Ekologiskt

Gestaltningen kopplar ihop kringliggande grönområden med platsen och skapar en grön korridor. Ängsmarken på Fältet gynnar pollinerande insekter och fågelarter. Skogen skapar habitat för fladdermöss i området. Dagvatten leds till Regnträdgården och vattenspegeln för att fördröja och gynna fåglar och insekter. Växtmaterialet består främst av träd och lägre vegetation för att skapa en överblickbar park utan täta buskage. Genom att använda inhemska växter främjas befintliga arter och ökar antalet, vilket blir visuellt påtagligt genom hela parken.



Centralaxeln, markbeläggningen och Regnträdgårdens utformning knyter an till platsen historia och blir arkitektoniska element i parken.

### Estetiskt

Formspråket är en kontrast mellan det storskaliga industriella och de organiska böljande planteringarna. Platsens linjära former förstärks genom Centralaxeln, Lyftet och vattenspegeln, och förblir relativt öppen, vilket framhäver det unika med platsen. Parken har ett sammanhängande formspråk med element som återkommer vid huvudentréerna, vilket underlättar läsbarheten av parken. Det finns en variation i rumslighet och upplevelse som bidrar till att platsen upplevs mer komplex.



# DISKUSSION



# Resultatdiskussion

Flygplatser utmärker sig genom sin nästintill obefintliga topografi, öppna karaktär och avsaknaden av vertikala element. Byggnader placeras i periferin och platsen blir till en tom canvas vid omgestaltning. Vanligen skapas urbana parker där det inte går att bebygga med hus, men vid omgestaltning av flygplatser till urbana parker öppnar sig nya möjligheter (Favargiotti 2018). Intentionen med gestaltningsförslaget Lyftet var att tillföra nya idéer om hur flygplatser kan omgestaltas och genom en gångbron tillföra ett vertikalt element som medför att platsen kan upplevelsen från ovan likt utsikten från ett flygplan.

Utmaningar under gestaltningsprocessen var att förstå platsens kvaliteter. I och med den rådande pandemin var det uteslutet att genomföra platsbesök. Genomgående under arbetets gång har det blivit tydligt hur viktigt det är som landskapsarkitekt att besöka en plats för att förstå den och att endast kartmaterial, bilder och referenser inte alltid är fullgott.

Något som hjälpt mycket under gestaltningsarbetet har varit att studera referensprojekt. Genom att välja liknande platser gav det en förståelse för vilka aspekter och kvaliteter som borde beaktas och ta vara på i gestaltningsförslaget. Referensprojekten har spelat en nyckelroll i gestaltningsprocessen. Fornebu Nansen Park gav idéer om att tillföra vatten i parken för att skapa ett nytt element och för att ta hand om dagvatten. Tillsammans med tävlingsprogrammets specifikationer om att bevara landningsbanan som ett viktigt element på ett innovativt sätt skapades vattenspegeln genom parken. Det andra referensprojektet Tempelhofer Freiheit gav en förståelse för det storslagna med flygplatser, dess öppna karaktär med kontakten till himlen och vädret. Det ledde till idén om att skapa en plats och ett landmärke där parken kunde upplevas från ovan som i ett flygplan. Båda referensprojekten har bevarade element som förstärkt platsens historia i gestaltningen, vilket inspirerade till att använda Malmi-områdets historia för att inkorporera det i gestaltningen.

Frågorna baserade på Thompsons (1999) teori om tri-valent design användes som analysmetod för referensprojekten och för att utvärdera det slutgiltiga förslaget. Värdet av att utvärdera förslaget är att synliggöra om det finns en aspekt som premierats framför någon annan eller om det saknas delar i gestaltningen. Om utvärderingen genomförs i ett skede där det fortfarande finns tid att ändra i gestaltningen kan det medföra nya lösningar och en mer platsanpassad gestaltning. I analysen av förslaget Lyftet synliggjordes att parkens gestaltning haft ett mer socialt fokus än den balans Thompson (1999) talar om. Jag kan tydligare se att mitt fokus hamnat på människan och hur funktioner och utformning skapats för att gagna dem. Sett till ekologiska aspekter hade parken

kunnat haft fler ostörda ytor från människor eller introducerat habitat som våtmarker för att gynna fåglar, kräldjur och insekter ännu mer. I avseende på estetiska aspekter har avsikten med gestaltningen varit att utgå från människan. Att skapa rum för människor i den lilla som stora skalan. Förslaget hade gynnats av en mer detaljrikedom och djupgående studier av möten mellan olika områden. Förslagets gestaltning blev mer konceptuell vilket medförde en svårighet i att uttala sig om estetiska aspekter.

## Metoddiskussion

Förstudien som metod gav bakgrundsfakta och en bättre förståelse för förutsättningarna specificerade i tävlingsprogrammet. Inom landskapsarkitektur är begreppet platsidentitet vanligt förekommande och ett begrepp som förekommer ofta under utbildningen. Tilley (2006) och Hague & Jenkins (2005) menar att det är platsens sammanhang och människornas bild av den som skapar en plats identitet. Det innebär att människorna som brukar platsen eller har brukat den blir viktiga likaså platsens sammanhang. Det betyder även att platsens identitet kan variera mellan olika människor. Föreställningen att en plats har en egen inneboende identitet är således inte helt självklar och medför en svårighet att skapa en tydlig identitet för en plats. Att skapa en identitet för Flygplatspark park var en utmaning då stadsdelen inte är byggd och platsen saknar ett sammanhang samt att marken varit privat.

Tävlingsprogrammet innehöll främst invånarnas önskemål om aktiviteter i parken och det hade varit givande att föra en dialog med medborgarna om hur de upplever området och vilka kvaliteter som ska bevaras och utvecklas. I gestaltningsförslaget Lyftet fick platsens historia vara bryggan mellan människorna och platsens identitet. Det blev den som fick styra gestaltningen när varken sammanhang eller människors minne och upplevelse av platsen fanns att tillgå. Likväl arbetades gångbron Lyftet fram, ett vertikalt identitetsskapande element i parken. Gestaltningen och Lyftet, gångbron, kan enbart ge förutsättningar till en identitet men det är människorna som sedan kommer använda platsen som skapar identiteten.

Tri-valent design användes som bakgrundsteori men även som analysmetod för att förstå hur en plats gestaltats ur ett socialt, ekologiskt och estetiskt värde. Metoden lämpade sig väl för analys av referensprojekten och att utvärdera gestaltningsförslaget Lyftet. Men som metod för vägledning genom gestaltningsprocessen är den inte fullt lämplig. Thompsons (1999) studier visar att projekt där platsens rumslighet, visuell karaktär, historia och struktur använts ger en mer harmonisk design. I fallet med flygplatser är flera av

dessa aspekter inte speciellt påtagligt. I och med flygplatsernas avsaknad av vertikala element är det väldigt lite som skapar rum. Det hade underlättat att följa designprinciper med tydligare riktlinjer om hur platsanpassad landskapsarkitektur kan uppnås. Det hade även främjat gestaltningen att föra en medborgardialog eller intervjuar invånare för att få en djupare förståelse för vilka sociala värden som var viktiga i gestaltningen för platsen.

Gehls (2010) 12 kvalitetsprinciper användes för att öka medvetenheten i gestaltningen för att belysa människans upplevelse och användning av stadsrummet. Principerna lyfte viktiga delar att beakta med avseende på skydd, komfort och välbefinnande men i och med att mitt projekt blev mer konceptuellt och inte gick på djupet av gestaltningen gav principerna mindre. Det hade varit mer givande och gå in mer i detalj vad de olika principerna innebar och hur jag kunde nyttja det i gestaltningen. Men övergripande har Gehls (2010) principer inneburit en medvetenhet att säkerhetsställa upplevd trygghet. Gångbron medför att besökaren kan röra sig obehindrat genom parken. Längs gatan med spårtrafik planteras häckar för en ökad säkerhet för att stoppa människor att kliva ut i trafiken. Dagvattenplanteringarnas placering medför att besökaren lätt kan röra sig i tre riktningar både i och runt planteringen. Skogens gläntor och trädens placering ökar den upplevda tryggheten även där. Principerna har också medfört en ökad medvetenhet att säkerhetsställa att det finns platser att nyttja under hela året och i olika väderförhållanden. Under bron skapas ett väderskydd under hela året och det finns flera platser i parken där besökaren kan vila i sol eller skugga. Genom att använda Gehls (2010) teorier har ett större fokus på människors upplevelse av stadsrummet och medfört att den slutgiltiga gestaltningen utgått mer från den sociala aspekten. Tri-valent design lyfter tre aspekter som bör balanseras och i förslaget är den sociala aspekten mer påtaglig än de övriga två vilket kan bero på att teoribakgrunden främst innefattade den mänskliga upplevelsen. Gestaltningsförslaget hade troligen blivit annorlunda om bakgrundsteorin innefattat mer ekologiska och estetiska aspekter.

Robinsons (2016) teorier medförda en bättre förståelse för växtmaterialets inverkan på rumsbildning med avseende på rörelse och dynamik. Framförallt bidrog teorierna till att förstå inverkan av placering av dagvattenplanteringarna i den nordvästra entrén och hur rummen skulle placeras och formas för att få människor att vistas på platsen. Även hur skogen kunde gestaltas för att skapa en kontakt mellan naturen och Plazan och skolgården. Det hade varit intressant att gestalta en plats i en mindre skala för att verkligen kunna arbeta igenom hela platsen och hur mötena mellan ytor skulle ske.



Den huvudsakliga delen i arbetet har varit gestaltningsprocessen. Det är en process i flera steg som inleds med att studera platsens förutsättningar. Utan platsbesök var det svårt att få en uppfattning om platsens storlek och vilken känsla platsen gav. Under arbetets gång blev det tydligt hur viktigt underlaget från tävlingen var och att materialet behövde bearbetas flera gånger när nya problem och utmaningar dök upp.

Processen fortlöpte med en analys av platsen med hjälp av Lynch (1960) notationsspråk och begrepp för att lättare förstå planerna för den nya stadsdelen och förutsättningarna för stadsdelsparken. Analysmetoden bygger på att analysera hur människor rör sig i stadsrummet och stadens uppbyggnad (Lynch 1960). Det blev tydligt att metoden tillämpas väl på befintliga platser genom platsbesök och observationer. Analysmetoden lämpar sig sämre när platsen inte går att besöka och när platsens sammanhang saknas. Analysplanen fick omarbetas flertalet gånger för att ta fasta på viktiga aspekter och visualisera analysen av platsen. Det positiva med att använda Lynch notationsspråk och begrepp var att det lyfte fram utmaningarna och förutsättningarna i parken.

Skissarbetet har varit en primär del genom hela gestaltningsprocessen och har utförts både för hand, i dator och i modell. Den största utmaningen med skissarbetet har varit skalan och hur detaljerad gestaltningen ska vara. Parken är ungefär 20 hektar stor, vilket förenklat motsvarar cirka 20 fotbollsplaner. Omfattningen av tävlingen och platsens storlek medförde att gestaltningsförslaget blev mer konceptuell än den initiala tanken. Att ta sig an en tävling som främst riktar sig mot arkitektkontor var stundtals svårt och det hade varit en fördel att göra examensarbetet med någon annan. Men för att lättare förstå och gestalta parken delades den i fyra huvudområden. För att förankra gestaltningen och visualisera platsen bättre drogs sektioner vid viktiga möten. Det gav insikten av hur viktiga sektioner är genom hela gestaltningen för att komma fram till en bra utformning. Gestaltningsprocessen handlade mycket om att zooma in och ut och arbeta fram principer att arbeta efter. Ett annat sådant exempel var väghierarkin. I och med parkens storlek och att den skulle koppla till den planerade gång- och cykelnätverket studerades befintliga situationer i Uppsala. Väghierarki med sina tre nivåer av vägar och bredd underlättade förståelsen för att underlätta rörelse genom parken.

## Avslutning och vidare reflektion

Avslutningsvis och som vidare reflektion hade det varit intressant att undersöka och genomföra en jämförelsestudie mellan gestaltningsförslag och färdiga projekt. Där det ena projektet haft en medborgardialog med brukaren och där deras tankar inkluderats i gestaltningsprocessen och ett projekt där de inte varit delaktiga.

Vidare hade det varit intressant att studera hur landskapsarkitekter kan arbeta med platsidentitet där människan inte är en del av den ursprungliga platsen. Speciellt vid omgestaltning av privata områden till offentliga.



# REFERENSER



# Referenser

ArchDaily (2009). *Nansen Park / Bjørbekk & Lindheim*. <https://www.archdaily.com/33706/nansen-park-bj%25c3%25b8rbekk-lindheim> ISSN 0719-8884 [2020-12-08]

Carmona, M., Tiesdell, S., Heath T. & Oc, T. (2010). *Public places - urban spaces: the dimensions of urban design*. 2. uppl., Oxford: Architectural Press/Elsevier.

Dümpelmann, S. (2014). *Flights of Imagination : Aviation, Landscape, Design*. University of Virginia Press.

Favargiotti, S. (2018). Renewed landscapes: Obsolete airfields as landscape reserves for adaptive reuse. *Journal of Landscape Architecture*. 13:3, 90-100. <https://doi.org/10.1080/18626033.2018.1589147> [2020-10-20]

Gehl, J. (2010). *Cities for People*. Washington, D.C., USA: Island Press.

Hague, C. & Jenkins, P. (2005). *Place identity, participation and planning*. London: Routledge.

Helsingfors stad (2020). *Malmi Lentoasemanpuisto ideas competition programme*. <https://www.arkitekt.se/app/uploads/2020/05/lentoasemanpuisto-ideas-competition-programme.pdf> [2020-12-07]

Lawson, B. (2006). *How Designers Think, Fourth Edition: The Design Process Demystified*. 4. uppl., Amsterdam: Architectural Press.

Lynch, K. (1960). *The Image of the City*. Cambridge: MIT Press.

Robinson, N. (2016). *The Planting Design Handbook*. Third Edition. New York: Routledge.

Svensson, C., Tornberg E. & Rönn M. (2006). *Arkitektävlingar, gestaltningsprogram och arkitektonisk kvalitet*. [https://www.kth.se/polopoly\\_fs/1.110688.1550154523!/Menu/general/column-content/attachment/tävlingar%2C%20gestaltningsprogram%2C%20arkitektonisk%20kvalitet%202006.pdf](https://www.kth.se/polopoly_fs/1.110688.1550154523!/Menu/general/column-content/attachment/tävlingar%2C%20gestaltningsprogram%2C%20arkitektonisk%20kvalitet%202006.pdf) [2020-12-07]

Senate Department for Urban Development and Environment. (2012). *Tempelhofer Freiheit*. [https://www.stadtentwicklung.berlin.de/aktuell/wettbewerbe/ergebnisse/2011/parklandschaft\\_thf\\_verhandlungsverfahren/download/thf\\_wettbewerb\\_flyer\\_en.pdf](https://www.stadtentwicklung.berlin.de/aktuell/wettbewerbe/ergebnisse/2011/parklandschaft_thf_verhandlungsverfahren/download/thf_wettbewerb_flyer_en.pdf) [2020-11-16]

Thompson, I.H. (1999). *Ecology, Community and Delight. Sources of values in landscape architecture*. London: E & FN SPON.

Tilley, C. (2006). Introduction: Identity, Place, Landscape and Heritage. *Journal of Material Culture*. vol.11, nr 1–2.

# Bildreferenser

Bjørbekk & Lindheim. (2010) DSC\_0120.jpg [Fotografi] <http://www.blark.no/mediabank/#/1/5/Nansenparken> [2020-11-20]

Bjørbekk & Lindheim. (2009) girl with water.jpg [Fotografi] <http://www.blark.no/mediabank/#/1/5/Nansenparken> [2020-11-22]

Bjørbekk & Lindheim. (2010) nye bilder.jpg [Fotografi] <http://www.blark.no/mediabank/#/1/5/Nansenparken> [2020-11-20]

Bjørbekk & Lindheim. (2018) nansenparken\_before.jpg [Fotografi] <http://www.blark.no/mediabank/#/1/5/Nansenparken> [2020-11-20]

Helsingfors Stad (2020) [kartmaterial] Medgivande: *Mike Tomassen* <https://www.arkitekt.se/app/uploads/2020/05/lentoasemanpuisto-ideas-competition-programme.pdf> [2020-09-01]

Helsingfors Stad (2020) [Bildmaterial] Medgivande: *Mike Tomassen* <https://www.arkitekt.se/app/uploads/2020/05/lentoasemanpuisto-ideas-competition-programme.pdf> [2020-09-01]

Helsingfors Stad (2017) Plans and Sections Hangar.pdf [Byggnadsritning] Medgivande: *Mike Tomassen* [2020-12-10]

Javanaud Emdén, T. (2020) skalgubbar. [www.skalgubbar.se](http://www.skalgubbar.se) [2020-12-15]

Kvaal, I. (2016) IK\_BL\_Nansenparken\_Jan\_0058.jpg [Fotografi] <http://www.blark.no/mediabank/#/1/5/Nansenparken> [2020-11-20]

Reiser. D (2011) GROSS. MAX. [Illustration] <http://www.grossmax.com/projects.asp?n=Parks&y=66&x=4&offset=1> [20201115]

Øverland, A. (2009) Winter crossing\_Andreas Øverland (8).jpg [Fotografi] <http://www.blark.no/mediabank/#/1/5/Nansenparken> [2020-11-20]





# LYFTET

Malmi flygplatspark - från tillfälligt till beständigt. Ett flygplatsbesök är för de flesta besökare kort, man slussas vidare från en plats till en annan på ett väldigt strukturerat sätt. Det skapar lite utrymme för det beständiga, en plats att vilja besöka och vistas på och skapa minnen. Men nu skapas en plats för alla och där möten och upplevelser blir en naturlig del av platsen. Visionen med parken är att den ska bli en livfull plats för att uppleva med andra eller på egen hand.







## KONCEPT

Konceptet med parken bygger på platsens kulturella och historiska spår. Parkens torgytor får markbeläggning inspirerad av åkermarkens plograder. Planteringsytorna utgör åkerholmar i det hårdgjorda ytorna, nedsänkta för att ta hand om det lokala dagvattnet. Centralt i parken sträcker sig vattenspegeln som symboliserar den tidigare landningsbanan. Vattenspegeln övergår i en lång gångbro som lyfter sig mot himlen på samma sätt som platsens tidigare flygplan gjorde. Gångbron blir ett nytt landmärke i parken och en mötesplats för att njuta av solen och utblickarna. Terminalen blir till ett bibliotek med café. Terminalens sidobyggnader blir till en träverkstad och ateljé som kan lånas med ett lånekort av invånarna. Hangaren blir till en plats för marknader och konserter. Här bjuds stadsdelens invånare in till att skapa en återkommande matmarknad med mat från världens alla hörn för att inspirera och skapa en mötesplats.

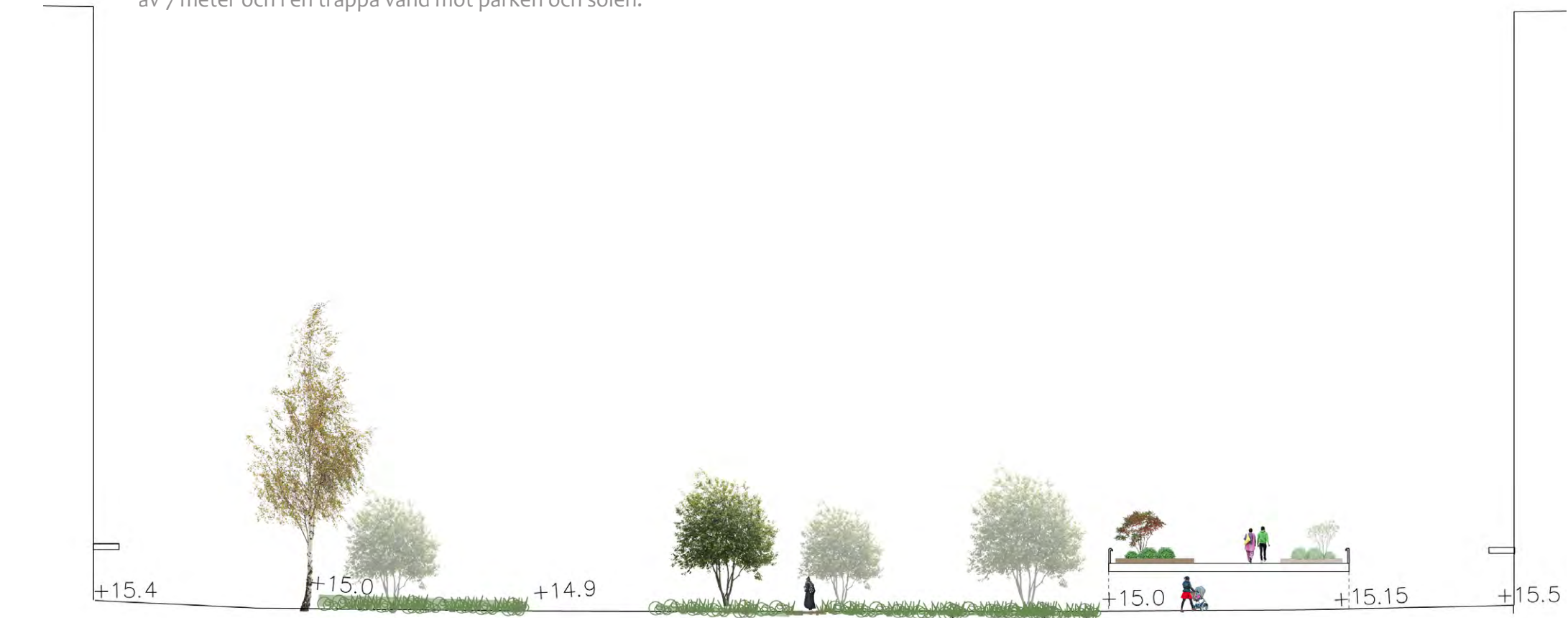


0 10 20 50 100 m PLAN 1:2000 N



Gångbron i sin helhet där den sakta lyfter sig över marken med en 2 % lutning, för att göra den tillgänglig för alla. Gångbron avslutas på en höjd av 7 meter och i en trappa vänd mot parken och solen.

Gångbron Lyftet - Längdsektion A-a 1:600



Regnträdgårdarna möter gångbron med planteringar. Besökaren kan röra sig mellan eller igenom de stora dagvattenplanteringarna.

SEKTION B-b 1:300

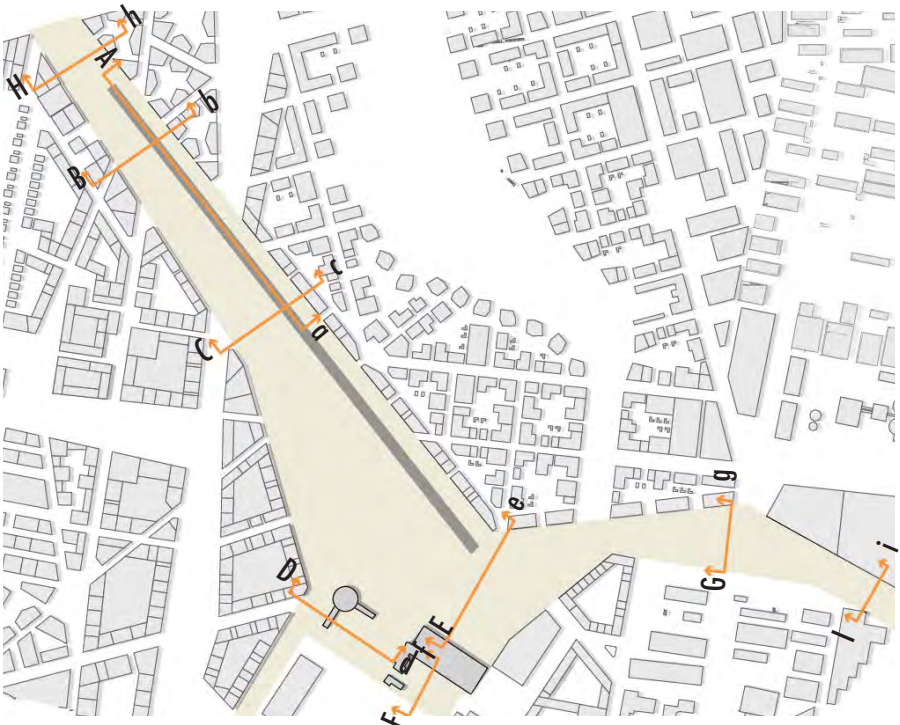


Fältet möter glashissen och gångbron. Genom att skapa en transparent hiss ökas tryggheten för besökaren och bevarar siktlinjen på platsen. Ett öppet rum för picknick, sport och lek.

SEKTION C-c 1:300







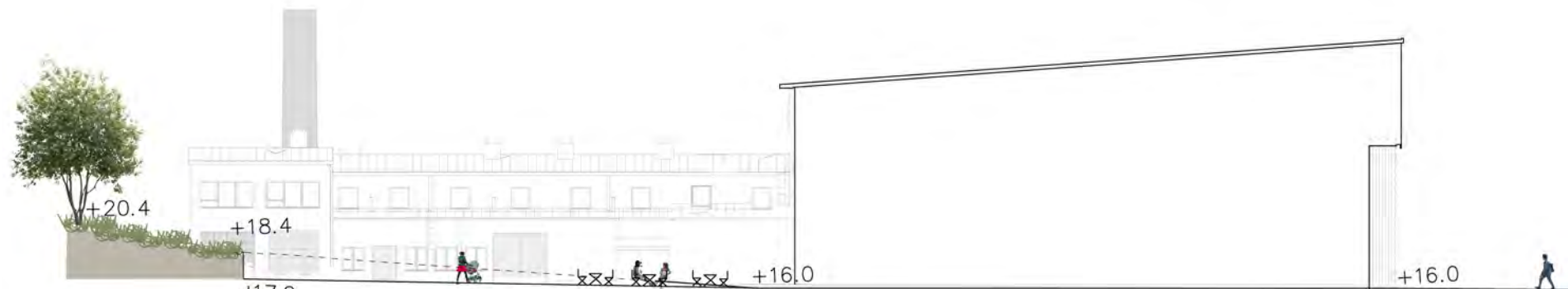
Terminal - biblioteket med uteservering i sol och lä. Vattenspelet framför entrén ger liv och rörelse till platsen och skapar ett blickfång från sittplatserna. Torgrummet möter större planteringar som kan beträdas genom spänger. Besökaren kan röra sig vidare genom en portik till Hangarens innergård.

SEKTION D-d 1:400



Sektion i höjd med hangaren som redovisar den öppna ytan i relation till den tätare skogen och gångstråket intill bostadskvarteret.

SEKTION E-e 1:400



Hangarens baksida blir en offentlig innergård där det både finns plats för uteservering och större sitttor i sol och lä. Nivåskillnaden tas upp av en plantering och stödmur för att göra platsen tillgänglig.

SEKTION F-f 1:300



Skogen har en variation i topografi och rumslighet. Inhemska träd som rönn, tall och björk öppnar och sluter sig i gläntor.

SEKTION G-g 1:300

## ANALYS

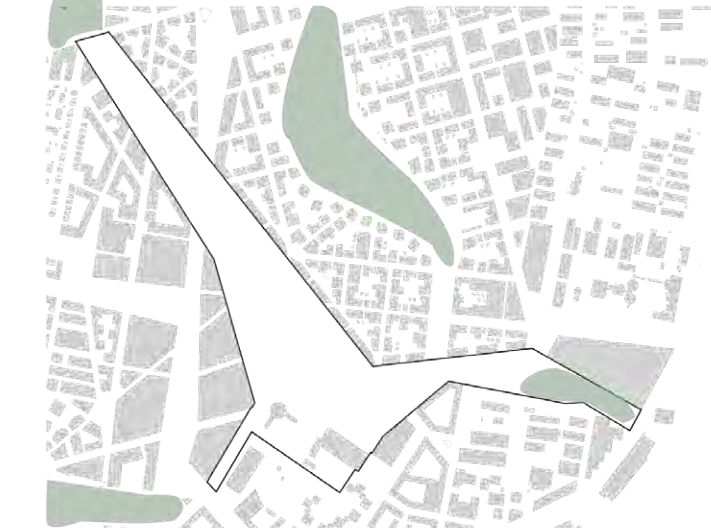


Gång- och cykelstråk behöver bli fler och spårtrafikens barriäreffekt i nordväst bör minimeras.

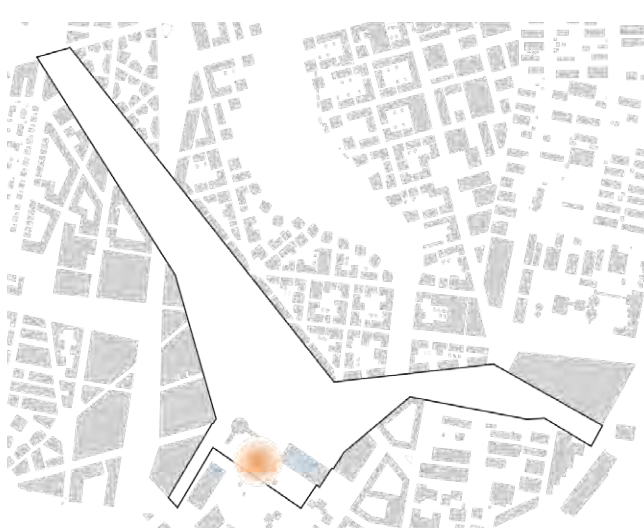
## STRATEGI



Genom att skapa olika bredd på stråken och tydliga gång- och cykelvägar blir det tryggare och lättare att ta sig runt i parken. En gångbro överbrygger barriäreffekten i nordväst.



Parken ligger i ett grönt sammanhang mellan Longinojanpuisto, Kivikko och Fallkulla.



Det saknas tydliga vistelsenoder, idag utgör terminalen den enda.



Fler vistelsenoder skapas vid entréerna in till parken med ett sammanhängande formspråk samt en central målpunkt.

## Parkens gestaltning

Parken består av fyra olika huvudområden. Entrérummen, Fältet, Central axeln, bestående av vattenspegeln och broparken, och Skogen. Entrérummen har fått samma formspråk för att skapa en sammanhållen park som är lätt att orientera sig i. Den västra entrén blir till ett torg kantat av bostadsentréer och bottenvåningar med butiker, caféer och restauranger. Torgets organiska planteringsytor skapar en variation av öppna och slutna rum med ett böljande rörelsestråk. Besökaren har, via spänger möjlighet att röra sig över och genom planteringsytorna och uppleva hur vegetationen omsluter.

Parkens centrala del är ett öppet fält med ängsmark kantad av bostadskvarter och kontor i söder och gångbron och vattenspegeln i norr. Platsen är multifunktionell med utrymme för lek, sport och avkoppling. Ängen kommer hävdas för att skapa ytor med blommade ängsmark och ytor med klippt gräs för social aktivitet. Vattenspegeln intill fältet angränsar mot parkens huvudstråk med butiker, restauranger och caféer. Besökaren kan röra sig över vattnet via flertalet korsande gångbroar. Vattenspegeln möter i väst en scen och en trappa upp till gångbron. Den reser sig sju meter över marken och blir en sittplats i solen med utblickar ut i större delen av parken. Under gångbron finns en skatepark. Gångbron i sig har i egenskap att få besökaren att uppleva parken från ovan som från ett flygplan. Den överbrygger också spårtrafiken och bilvägens barriäreffekt. Gångbron fortsätter mot parkens västra entré. Under skapas en lekfull plats där gungor hänger från gångbrons undersida för att få människor att stanna upp och bli barn för en stund.

Skogen i öst förstärks när nya träd planteras in. Denna del kommer växa fram över tid när stadsdelen byggs. Det första steget blir att bjuda in människor från Helsingfors för att plantera pluggplantor av träd. Genom att skapa ett event där boende och människor från hela staden är delaktiga, är förhoppningen att flera vill besöka parken för att se hur träden utvecklas till den framtida skogen. Skogen är utformad för att främja befintliga arter samt fåglar och koppla ihop med kringliggande natur. Området ska skapa en kontrast i upplevelse till det öppna fältet. Här kan besökaren promenera på stigar och grilla vid grillplatser året om. Skogen öppnar och sluter sig i en rad av gläntor som skapar en tryggare och ljusare upplevelse av platsen.

## Parkens årstidsvariation

### Vår

Under våren kan besökaren uppleva lökväxternas tidiga blomning på fältet och i planteringar tillsammans med bergkörsbärens rosa blomning. Sittplatserna i trappan är uppvärmda och gör att besökare kan sitta och njuta i den tidiga vårsolen.

### Sommar

Ha picknick på fältet bland ängsblommor och njuta av fjärilar som dansar runt i luften. För den mer aktiva blir gräset en plats för lek och sport. Eller njuta av en promenad i skuggan av skogen och få en fläkt i hettan. Promenera längs gångbron och se ut över det stilla vattnet och den grönskande parken.

### Höst

Upplev en explosion av färger när björken blir gul och bergkörsbären orangeröd. Besök matmarknad, bondensmarknad eller loppmarknader innan och utanför hangaren.

### Vinter

Åk längdskidor i spåren genom parken eller åk pulka i slänterna i skogen. Det går också att åka skridskor framför skolan och hangaren.





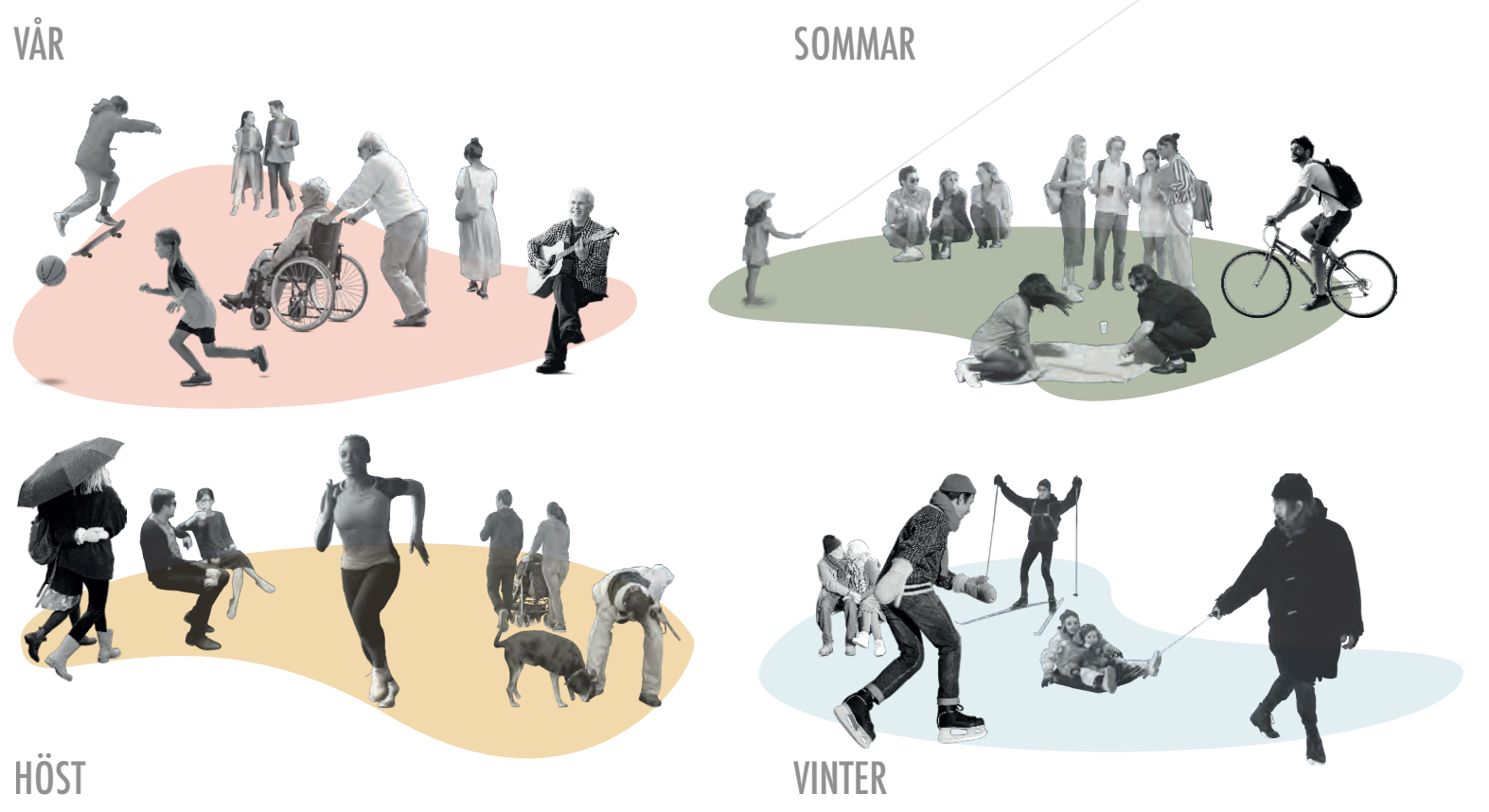


PLAN 1:600 N



Entrerum och Regnträdgården PLAN 1:600 N

Parkens årstidsvariation







VY MOT TRAPPAN, EN CENTRAL MÖTESPLÅTS & UTESCEN



VY MOT HANGAREN